Unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

Campus de Rosana - SP

Ewerton Henrique de Moraes

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, TOMBAMENTO E TURISMO:

REFLEXÕES ACERCA DA E.F. PERUS PIRAPORA (SÃO PAULO/SP)

ROSANA – SÃO PAULO.
2012

Ewerton Henrique de Moraes

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, TOMBAMENTO E TURISMO:

REFLEXÕES ACERCA DA E.F. PERUS PIRAPORA (SÃO PAULO / SP)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – Unesp/Rosana no Curso de Turismo, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientador:
Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

ROSANA – SÃO PAULO.
2012

MORAES, Ewerton Henrique de.
Patrimônio Ferroviário, Tombamento e Turismo: reflexões a cerca da E.F. Perus Pirapora (São Paulo / SP) / Ewerton Henrique de Moraes – São Paulo (Rosana)
138 f .

Trabalho de Conclusão de Curso - TCC (Graduação) — Universidade Estadual Paulista, São Paulo (Rosana) 2012.

1 Descritor. 2. Descritor. 3. Descritor. I. Autor II. Título.

EWERTON HENRIQUE DE MORAES

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, TOMBAMENTO E TURISMO:

REFLEXÕES ACERCA DA E.F. PERUS PIRAPORA (SÃO PAULO/SP)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – Unesp / Rosana no Curso de Turismo, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientador:
Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Data de aprovação: 27 / Julho / 2012

MEMBROS COMPONENTES DA BANCA EXAMINADORA:

Presidente e Orientador:
Dr. Eduardo Romero de Oliveira.
Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Unesp.

Membro Titular:
Dra. Ana Luiza Martins Camargo de Oliveira
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT.

Membro Titular:
Me. Fernando Protti Bueno.
Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Unesp.

Local: Universidade Estadual Paulista
UNESP – Campus Experimental de Rosana

Dedico este trabalho a Deus e minha família, bases de minha existência.

AGRADECIMENTOS

De certa forma toda minha família e amigos foram "vitimas" das minhas intermináveis conversas sobre o patrimônio ferroviário... a vocês meus sinceros agradecimentos.

PROFISSIONAIS

Agradeço principalmente a Eduardo Romero de Oliveira, desde a iniciação cientifica (FAPESP) e pessoa fundamental em minha formação acadêmica, por sua dedicação e paciência (literalmente até o ultimo minuto). A equipe do CONDEPHAAT, em especial, Ana Martins, José Zagato, Silvia Wolff e Norma Souza, funcionária que me acompanha desde a primeira visita a seção. Outros nomes como Eduardo Pin e Ayrton Camargo devem ser citados pelo apoio a pesquisa e atividades profissionais. Nesta mesma lógica agradeço os membros das associações AMA Paranapiacaba, IFPPC e equipe do Expresso Turístico da CPTM. Expresso ainda agradecimento e respeito a todo o corpo docente e funcionários do Campus de Rosana / UNESP.

FAMILIA

Os quatro anos em que estive fora de minha casa foram um importante período de crescimento e reflexão. Descobri que o contato com o mundo me traria crescimento. As reflexões e sentimentos destas viagens – inclusive a principal delas, sair de casa para estudar – me fariam compreender que sempre terei para onde voltar, minha casa, minha família. Agradeço aos meus pais, Celso e Tania, pelo apoio e lutas diárias em favor dos meus sonhos. Aos pequenos (?) Marcelo e Marcus por, junto com meus pais, apoiarem e, sempre de "bom grado", liberarem o computador para que eu pudesse estudar. Aos meus avós e padrinhos, José e Milka, por participarem ativamente da minha educação e por aguçarem, desde pequeno, o meu interesse pelas viagens e turismo. Com o mesmo carinho agradeço as minha tias, Elaine, Patricia e Simone (tão responsável por mim quanto meus pais).Minha consideração e respeito ao meu tio Daniel, por vezes quase um irmão mais velho e personagem de longas discussões. Nesta lista quase interminável cito meus demais tios e primos, de sangue ou consideração, que não serão nomeados por beirarem aproximadamente uns 450 sujeitos.

AMIGOS

Não há como começar este texto sem antes mencionar a importância da Republica Begege da Mata Virgem, minha casa desde que cheguei à universidade. Cada um de seus moradores somou em meu desenvolvimento. Meu interesse pela pesquisa é resultado de diferentes debates com meus veteranos: Bigao, Cadáver e Smeagol, amigos pacientes que no meio de seus estudos encontravam tempo para responder as milhares de perguntas do bixo. A idade próxima e as atitudes adolescentes do Miséria nos tornaram grandes amigos e parceiros em diversas "guerras", tendo como vitimas principais o Japa e o Cadáver(Vitima do golpe do bolo e personagem cômico das melhores histórias da republica). Japa (Piapara), acredito que tenha ensinado a todos sobre o "tempo de cada um", mas acima disso um grande amigo e irmão em todos os momentos. Agradeço ainda todos os moradores atuais: Sombra (007), Xarope (Ranço), Filhão (tá nem ligado), Rodrigo (01h50), Thomaz (Bola), Neto (Shimba), Chicken (Zé Galinha), Chicao e Bactéria, irmãos que me acompanharam em cada passo (nem todos podem ser contados aqui). Agradeço também ao "trio ternura": Élida (Galega), Isabela

(Bolachinha) e Tabatinha, amigas que tanto amo e que aprenderam comigo a ter paciência.(sim, posso garantir que testei a paciência delas em diversas oportunidades falando sobre o “meu tempo”). Meu respeito e agradecimento também a Thais Monteiro (Marba) pelo apoio durante toda a fase de elaboração deste trabalho. Não poderia deixar de agradecer a 7 Turma do Curso de Turismo, a famosa 7ºA.

"Se você não quer ser esquecido quando morrer, escreva coisas que valham a pena serem lidas ou faça coisas que valham a pena escrever a respeito."
(Benjamin Franklin)

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo estudar o processo de tombamento 21.273/80 (CONDEPHAAT), referente a E.F. Perus Pirapora, visando gerar subsídios para reflexões relacionadas aos usos turísticos do patrimônio ferroviário tombado no estado de São Paulo. O desenvolvimento do estado de São Paulo possui estreita relação com o surgimento e expansão do transporte ferroviário em seu território ao final do século XIX e primeira metade do século XX. Já em meio ao cenário de retração do modal ferroviário, aumenta o interesse em preservar seus remanescentes. Na década de 1980 foram reconhecidos através de tombamento em nível estadual um total de treze remanescentes do sistema ferroviário, entre eles a E.F.P.P. Em relação a metodologia, temos por base pesquisa documental, destaque ao processo de tombamento 21273/80 do CONDEPHAAT/SP, além de entrevistas com personagens deste processo e visitas de campo ao acervo tombado. Esta pesquisa apontou o turismo como uma atividade benéfica ao patrimônio ferroviário, contudo, constatou-se ainda a necessidade de atenção e cuidados com os impactos negativos da atividade e a inversão de valores dos bens consumidos.

Palavras – chave: Patrimônio Industrial, Ferrovias, Tombamento e Turismo

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo estudiar el proceso 21.273/80 (CONDEPHAAT) de declaración como bien de interés cultural del acervo ferrocarrilero de la E.F. Perus Pirapora. Buscamos así, generar bases para reflexionar sobre los usos del patrimonio ferroviario reconocido. El desarrollo de Sao Paulo tiene relaciones con el surgimiento y expansión del ferrocarril en su territorio a finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. En medio del escenario de retracción de los ferrocarriles, ha crecido el interés por la preservación de sus vestigios. Tras la década de 1980 fueron reconocidos a nivel estatal trece estructuras del antiguo sistema de ferrocarriles, incluso la E.F.P.P. En la metodología trabajaremos las investigaciones documentales, entrevistas y observaciones. Esta investigación concluye que el turismo es una actividad benéfica para el patrimonio, pero, apunta también la necesidad de atención a los impactos negativos de los usos turísticos e inversión de valores de los bienes consumidos..

Palabras-claves: Patrimonio Industrial, Ferrocarril y Turismo

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Divisão do transporte ferroviário. 36
Figura 2: Mapa da E.F. Santos Jundiaí. 41
Figura 3: Extração de matéria prima. Gato Preto. S/d 42
Figura 4: Locomotiva a vapor nº10**.** 43
Figura 5: Imagem X: Fábrica de cimento. S/d.. 43
Figura 6: Trem "M" em Perus. S/d..... 44
Figura 7: Mapa da E.F. Perus Pirapora. 45
Figura 8: Localização. Em destaque o bairro de Perus 45
Figura 9: Estação Perus SPR. Década de 1930. 46
Figura 10: Dormentes e trilhos EFPP. (Direita) Plataforma da estação. 47
Figura 11: Passagem de nível. 2012 (Km 2,760) 48
Figura 12: Plataforma provisória e carro de passageiros em PN. 2012 48
Figura 13: Pátio do Corredor. sem data..... 49
Figura 14: Trem da EFPP. Locomotiva nº 8. 2011. 50
Figura 15: Pátio do Corredor. 2012..... 50
Figura 16: Trem da EFPP. Locomotiva nº2. 2011 50
Figura 17: Espaço coberto para visitantes. 2011. 50
Figura 18: Pátio do Corredor. 2012 51
Figura 19: Operação de remoção do material rodante. 2011. 51
Figura 20: Grupo de Ingleses em Vista. 2012 52
Figura 21: Usos turísticos. 2012 52

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Critérios de valoração do patrimônio industrial 23

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Arqueológico, Artístico e Turístico.

CONPRESP – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

EFPP – Estrada de Ferro Perus Pirapora

FEPASA – Ferrovia Paulista S/A

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MNATEC – Museu da Ciência e Tecnologia da Catalunha

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A

SPR – São Paulo Railway

STCR – Serviço Técnico de Conservação e Restauro

TICCIH – Comitê Internacional para a Preservação do Patrimônio Industrial

UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (CONDEPHAAT)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **13**

OBJETIVO GERAL e ESPECIFICOS 15
MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA 16

CAPÍTULO I – PATRIMONIO INDUSTRIAL E TURISMO: REFLEXOES TEÓRICAS **18**

1.1 Patrimônio Edificado, Memória e Tombamento 18
1.2 Patrimônio e os Remanescentes Industriais 20
1.3 Patrimônio Industrial e Ferrovias 25
1.4 Turismo e Usos do Patrimônio Industrial 27
1.5 Trens Turísticos: propostas de definição 32

CAPITULO II – ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA **40**

2.1 histórico do Bem Tombado 40
2.2 Localização 45
2.3 Relatórios de observações em Campo 46
2.3.1 Estação Perus São Paulo Railway (EFPP Km 0) 46
2.3.2 E.F. Perus Pirapora: PN (Km 2,760) e Pátio do Corredor (Km 5) 47
2.4 PROCESSOS DE TOMBAMENTO DA E.F. PERUS PIRAPORA 53
2.4.1 Contextualização 53
2.4.2 CONDEPHAAT 21273/80 (Estadual) 53
2.4.2 IPHAN 1104-T-83 (Nacional) 69
2.4.3 CONPRESP 1989-0.0002.597-0 (Municipal) 73
2.5 Entrevistas 77
2.5.1 Ana Luiza Martins (UPPH/CONDEPHAAT) 77
2.5.2 José Antonio Chinelato Zagato (UPPH/CONDEPHAAT) 82
2.5.3 Silvia Wolf e Priscila Miura (UPPH/CONDEPHAAT) 85
2.5.4 Dalmo José Rosalem (UPPH/CONDEPHAAT) 87
2.5.5 Hélio GAZETTA Filho (ABPF) 87
2.5.6 Júlio Eduardo Correa Dias de Moraes (IPFFC) 90
2.5.7 Nelson Aparecido Bueno de Camargo (IPFFC) 93
2.6 Retração do Sistema e "Patrimonialização" dos Elementos Ferroviários: Cenários da Década de 1980 94

CAPÍTULO III – ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS **99**

3.1 Processo de Tombamento 21.273/80 (CONDEPHAAT) 99
3.1.1 CONDEPHAAT, Solicitante e Proprietário: identificação dos personagens 99
3.1.2 Analise do Processo de Tombamento 106
3.2 Gestão e Usos do Bem Tombado 112
3.2.1 Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC 112
3.2.2 Gestão do bem tombado 113
3.2.3 Acervos e Usos Atuais 114

CONSIDERAÇOES FINAIS **116**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS **119**

APENDICES **124**

APENDICE A – Roteiro de Entrevista: Ana Luiza Martins 125

(UPPH / CONDEPHAAT) 125
APENDICE B – Roteiro de Entrevista: Hélio GAZETTA Filho 126
(ABPF) 126
APENDICE C – Roteiro de Entrevista: Júlio Eduardo C. D. de Moraes 127
(IFPPC) 127
APENDICE D – Roteiro de Entrevista: Nelson A. B. de Camargo 128
(IFPPC) 128
APENDICE E – Roteiro de Entrevista: Silvia Wolf 129
(UPPH / CONDEPHAAT) 129
APENDICE F – Roteiro de Entrevista: José Antonio Chinelato Zagato 130
(UPPH / CONDEPHAAT) 130
APENDICE G – Roteiro de Entrevista: José Octaviano Cury 131
(E.F. Perus Pirapora LTDA.) 131
APENDICE H – patrimônio ferroviário no estado de São Paulo 132

ANEXOS 133

ANEXO A – Patrimônio Ferroviário em estudo no Estado de São Paulo 134
(UPPH / CONDEPHAAT) 134
ANEXO B – Termo de Cessão de Depoimento Oral(1) 137
ANEXO C – Termo de Cessão de Depoimento Oral(2) 138
ANEXO D – Termo de Cessão de Depoimento Oral(3) 139
ANEXO e – Termo de Cessão de Depoimento Oral(4) 140

INTRODUÇÃO

Em 1867, mais de uma década após a implantação da primeira estrada de ferro do país, o Estado de São Paulo veria o inicio da circulação dos trens da São Paulo Railway (SPR), companhia de capital inglês responsável pela construção e administração da linha entre o Porto de Santos e a cidade de Jundiaí. A ligação entre o litoral e o planalto paulista, inicialmente realizada por caminhos tortuosos e precipícios na Serra do Mar, ganharia uma nova dinâmica com a implantação dos trilhos, contando com menor tempo de viagem e menores riscos.

Segundo Matos (1990) a ligação entre Santos e São Paulo foi o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário do Estado. O autor destaca ainda a tecnologia do Sistema Funicular, implantado para vencer o desnível existente entre o litoral e o planalto contava com maquinas estacionarias e tração por cabos de aço. Em função da barreira natural (Serra do Mar) e as leis de concessão vigentes na época a SPR foi a única ferrovia a alcançar o Porto de Santos até 1937, representando um gargalo na dinâmica de escoamento da produção.

O desenvolvimento estadual possui estreita relação com a cultura cafeeira e a expansão do transporte ferroviário em seu território no final do século XIX e primeira metade do século XX. A prosperidade do café trazia consigo a criação de novos ramais e pequenas ferrovias para o escoamento da produção. Surgiram neste período outras companhias como a Companhia Paulista, E.F. Sorocabana, E.F. do Norte (posterior Ramal São Paulo da EFCB), Noroeste do Brasil, E.F. Araraquara entre outras, além de estradas de ferro menores ligadas ao escoamento da produção em fazendas, as "cata-café" e "puxa-cana"[1]. Na década de 1950, conforme dados do IBGE (1954), as estradas de ferro de São Paulo somadas possuíam um total de 7734 quilômetros, representando aproximadamente 21% da malha ferroviária nacional na época.

No passado as ferrovias foram as principais vias de comunicação entre as cidades, possibilitando o deslocamento de mercadorias e o comércio entre regiões. Desta forma, as estradas de ferro tinham sua imagem atrelada ao desenvolvimento e progresso. No estado de São Paulo a expansão das linhas possibilitou e potencializou o surgimento de novos núcleos habitacionais a beira dos trilhos. O desenvolvimento ferroviário modificou espaços, economias e relações sociais, tendo, por muitas vezes, este modal acompanhado o cotidiano dos moradores destas cidades.

[1] Termos utilizados por MATOS (1990).

Diferente do primeiro momento, já em meados do século XX, a retração do sistema ferroviário e falta de investimentos, motivadas principalmente pela opção política pelo sistema rodoviário, culminou na redução dos serviços para passageiros, fechamentos de companhias e supressão de considerável parcela da malha ferroviária. Neste contexto, somado à consequente queda na demanda pelos serviços, parte das estruturas tornam-se desnecessárias para o sistema. Armazéns, oficinas, estações e outros espaços perdiam assim sua razão de ser. As estruturas ferroviárias passam a um cenário de abandono.

Após 1970, já em meio a retração do sistema ferroviário, os remanescentes passam a integrar os estudos para tombamento do CONDEPHAAT. Fatores como a monumentalidade das construções, relações com a história da arquitetura e posteriormente a história econômica e memórias fundamentariam os pedidos de estudos para tombamento nas últimas décadas. Na década de 1980, motivados pela possibilidade de perda do acervo, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF solicita o tombamento da E.F. Perus Pirapora. Ferrovia construída no inicio do século XX em bitola estreita (60 cm) ligava o bairro de Perus, São Paulo, a cidade de Cajamar, tendo atendido durante grande seu funcionamento a fabrica de cimento local. Exemplo de remanescente industrial a EFPP detém um acervo de locomotivas singular, constituído em grande parte pelo material rodante de ferrovias congêneres, tais como a Tranway da Cantareira, Ramal Dummont, além de um ramal da Companhia Paulista.

A E.F. Perus Pirapora encerrou suas atividades no inicio dos anos 1980, passando ao conjunto de bens tombados pelo CONDEPHAAT em 1987. Entre as justificativas para o reconhecimento estão o contexto histórico e o material rodante. Durante o processo são apresentadas, também, discussões relacionadas à destinação e usos para o bem tombado. O turismo é destaque entre as atividades, não necessariamente vinculado a um projeto, é citado de forma otimista em diversas passagens pelos solicitantes e órgão de defesa. Na prática, nem mesmo os valores que motivaram seu reconhecimento ou o dito potencial turístico do acervo foram capazes de evitar a degradação e abandono parcial do material rodante até o inicio dos anos 2000.

As dificuldades na valoração do bem e a presença do turismo nas argumentações nos levaram a escolher a o processo de tombamento da E.F Perus Pirapora como objeto de estudo. A relevância dos estudos relacionados ao patrimônio ferroviário em São Paulo tem base, entre outros fatores, na história econômica do estado. As discussões sobre os usos deste patrimônio são atuais e em sua maioria estão relacionadas a

destinação dos bens da extinta Rede Ferroviária Federal – RFFSA, a reutilização de antigos prédios, grande parte usos culturais, além do aumento de produtos relacionados, tais como trens turísticos. Dentro deste contexto, a partir da pesquisa documental, acreditamos que o trabalho seja relevante ao passo que seu foco transpassa a necessidade de preservação e está concentrado nas discussões sobre valores e usos do patrimônio ferroviário.

OBJETIVO GERAL E ESPECIFICOS

Este trabalho foi desenvolvido a partir das pesquisas e resultados do projeto de iniciação científica "E.F. Perus Pirapora: análise do processo de tombamento e das propostas de uso turístico do bem tombado" realizado entre os anos de 2010 e 2011 com o apoio da Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP e orientação do professor Dr. Eduardo Romero de Oliveira. Seguindo a mesma linha da pesquisa anterior temos como objetivo geral estudar o processo de tombamento estadual 21.273/80 (E.F. Perus Pirapora) visando gerar subsídios para reflexões relacionadas aos usos turísticos dos bens ferroviários tombados. Para tal, o trabalho contou com três objetivos específicos: (1) Detalhar o processo de tombamento CONDEPHAAT 21273/80 (pareceres, questionamentos e repercussões); (2) Identificar personagens (órgão de defesa do patrimônio, solicitante e proprietário) no processo de tombamento e posições assumidas; (3) Investigar as condições de uso e gestão atuais do bem e suas relações com as intenções de uso manifestadas ao longo do processo.

Visando atingir os objetivos propostos optamos por trabalhar esta pesquisa de forma exploratória. Conforme Gil (2002) este tipo de pesquisa busca uma familiarização com o problema investigado, buscando torna-lo mais explicito ou construir hipóteses. O autor aponta ainda que pesquisas exploratórias podem ter por objetivo o aprimoramento de ideias. Aplicado a esta pesquisa, nosso foco, podendo ser interpretado como o aprimoramento de ideias apontado pelo autor, está centrado nas reflexões relativas aos usos turísticos dos bens ferroviários tombados.

MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Adotamos como meios principais as técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, tendo como objeto principal o processo de tombamento estadual da E.F. Perus Pirapora. Além de um registro oficial de interesses e algumas ações dos personagens, entendemos os processos de tombamento como fonte de informações históricas, uma vez que podem conter fotos, manifestações e análises técnicas de diferentes períodos. Superando os objetivos propostos, foram consultados também os processos em nível municipal e federal. . As consultas aos processos foram realizadas nas sedes do CONPRESP e CONDEPHAAT em São Paulo e na unidade do Rio de Janeiro do IPHAN.

Para Martins e Theophilo (2007) um dos grandes desafios da pesquisa documental é o grau de confiabilidade, atentos a esta limitação nosso trabalho contou com pesquisa bibliográfica e e outras técnicas complementares: entrevistas e observação em campo para coleta de dados.

As entrevistas tiveram tempo de duração médio superior a uma hora e trinta minutos. Destacamos ainda a receptividade de todos os entrevistados. Como ressalva, os contatos com a ABPF foram iniciados em julho de 2010 através de e-mail institucional direcionado a pesquisa e contatos telefônicos. Não obtivemos sucesso na primeira tentativa e por indicação de membros da associação, em Janeiro de 2011, falamos via e-mail com o presidente da associação, Hélio GAZETTA Filho, que nos atendeu prontamente. Infelizmente, mesmo após várias tentativas, não houve a efetivação da entrevista com os representantes do proprietário do bem tombado. É valido esclarecer que a ordem de apresentação não obedece a cronologia de realização, assim, entrevistas como as de Silvia Wolf e Nelson Camargo apresentam apontamentos considerados introdutórios, uma vez que foram realizadas no primeiro momento de nossas pesquisas. Por outro lado, ambos foram um importante norte para a elaboração deste trabalho como um todo. Silvia Wolf nos apresentou a técnica Ana Martins para futura entrevista. Já Nelson Camargo, além de nos acompanhar nas visitas ao acervo da E.F. Perus Pirapora, indicou Júlio Moraes. Apresentaremos nos próximos parágrafos breves informações sobre cada uma das entrevistas.

Nelson Camargo foi nosso primeiro contato com o Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural. O questionário foi elaborado com foco na instituição, visando informações a respeito da fundação, objetivos, entre outros. A

entrevista foi realizada em Julho na Gráfica Clanel, localizada no bairro de Perus. O local é antiga sede da regional Perus da ABPF.

As entrevistas com os membros da UPPH / CONDEPHAAT foram realizadas na sede da instituição, prédio da Estação Júlio Prestes nas seguintes datas: Silvia Wolf, dezembro de 2010; Ana Martins, janeiro de 2011; e, Antonio Zagato, maio de 2012. Os questionários foram elaborados segundo participação no processo de tombamento, Silvia Wolf, e experiência com o patrimônio ferroviário, Ana Martins e Antonio Zagato.

Já a conversa com Júlio Moraes, atendeu a dois propósitos: informações sobre os usos atuais do bem tombado e, prioritário, discussões sobre sua participação na ABPF e processo de tombamento da E.F. Perus Pirapora. O nome está presente em grande dos estudos sobre o bem enviados ao CONDEPHAAT na década de 1980. A entrevista aconteceu em janeiro de 2011 na sede de sua empresa Júlio Moraes – Conservação e Restauro.

Quanto às pesquisas de campo, foram realizadas com base em um protocolo de observação (MARTINS, THEOPHILO, 2007), contemplando os seguintes aspectos: estado de conservação material rodante, infraestrutura básica e infraestrutura turística.

O tombamento estadual da E.F Perus Pirapora compreende seu material rodante (locomotivas, carros e vagões) e parte do leito de via férrea, ambos localizados nos municípios de São Paulo e Cajamar. Considerando a ausência de edificações – estacoes, oficinas, etc – ao longo da via e os riscos para acesso a parte do material rodante em Cajamar optamos por focar nossas observações no Pátio do Corredor. A escolha se justifica pelo fato do local concentrar as atividades manutenção e usos turísticos dos equipamentos. Além do pátio, estivemos em julho de 2010 na Estação Perus, atualmente operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, antigo km 0 da E.F. Perus Pirapora e transferência para a E.F. Santos à Jundiaí.

CAPÍTULO I – PATRIMONIO INDUSTRIAL E TURISMO: REFLEXOES TEÓRICAS

1.1 PATRIMÔNIO EDIFICADO, MEMÓRIA E TOMBAMENTO

O conceito de patrimônio tem suas raízes firmadas em discussões anteriores e que remetem ao entendimento de monumento (*monere* / lembrar). Em sua essência a palavra está ligada as obras feitas pelo homem com a intenção de perpetuar determinado momento, contudo, conforme Alois Riegl (RIEGL, 2006), ao falarmos de culto e proteção dos monumentos nos referimos às construções não intencionais, denominadas no século XX na Áustria como "monumentos artísticos e históricos".

A palavra patrimônio (*patrimonium)* é de origem latina. Para os antigos romanos fazia menção aos pertences do pai (*pater*), patrimônio era àquilo que poderia ser legado por testamento, tais como bens, escravos, animais, englobando também mulher e filhos. Tudo que estava sob o domínio do senhor (FUNARI e PELEGRINI, 2006). Segundo Rodrigues (2003), o uso da palavra foi estendido aos bens protegidos ainda no século XVIII na França, quando o poder público começa a tomar as primeiras medidas de proteção aos monumentos de interesse para história das nações. Durante o século XIX intensificou-se a criação de patrimônios nacionais, sendo uma referencia comum aos habitantes de um mesmo território, unificando-os em torno de pretensos interesses e tradições comuns. Desta forma o patrimônio passou a constituir uma coleção simbólica unificadora, sendo uma construção social de extrema importância politica. Indiferente de suas finalidades iniciais estas construções passam a materializações de uma identidade (RODRIGUES, 2003).

No Brasil, em 1937, com base em um anteprojeto de Mário de Andrade, Getúlio Vargas assinou o Decreto-lei nº 25 criando assim o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, sendo este o primeiro órgão federal dedicado à preservação. Além do registro como fato, interessa-nos a definição de patrimônio adotada por esta lei: "[...] conjunto de bens móveis e imóveis [...] cuja preservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico" (BRASIL, 1937). Considerando a legislação da época, a formação da identidade citada por Rodrigues (2003), estaria atrelada apenas bens excepcionais, sendo tendência o reconhecimento e valoração das memórias e vestígios das culturas mais abastadas. Diferente do primeiro

momento, para Barreto (2003) a atual noção de patrimônio é mais ampla, incluindo também representações das culturas menos favorecidas. Esta afirmação pode ser percebida no artigo 216 da Constituição Federal de 1988:

> constituem o patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referencia à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: (I)as formas de expressão; (II) os modos de criar, fazer e viver; (III) as criações cientificas, artísticas e tecnológicas; (IV) as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; (V) os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (BRASIL, 1988).

Em um breve comparativo entre as legislações de 1937 e 1988, além da maior abrangência e interesse pelos diferentes grupos sociais, destacamos o aumento dos valores a serem considerados. Enquanto no primeiro momento os valores foram o arqueológico, artístico e bibliográfico, a nova Constituição Federal traz uma série de novos valores, tais como o valor histórico e paisagístico. A nosso ver, a maior abrangência reflete os avanços conceituais do patrimônio neste intervalo.

Segundo Pardo Abad (2008) o patrimônio antes concebido e valorizado por critérios puramente estéticos, passa a englobar um testemunho de época servindo para compreensão do passado e reafirmação da memória coletiva. Os prédios, estruturas e espaços construídos em momentos diversos pelas sociedades vão ao longo do tempo passando por valorações contemporâneas – mutáveis e relacionadas às formas de vida e apropriações pelas pessoas – sendo carregados de significados que extrapolam suas concepções iniciais. Segundo Rodrigues (2003) os remanescentes materiais são testemunhos de experiências vividas e permitem ao homem lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um espaços, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos capazes de compor a identidade coletiva. Traçando uma relação com a memória, o patrimônio edificado não faz sentido por si, mas sim em função das identidades e recordações ligadas a ele. Segundo Le Goff (1990, apud BARRETO, 2007) a memória é um elemento essencial da identidade, tornando claros elementos relacionados que levam ao reconhecimento ou não de uma determinada estrutura.

Retomando os aspectos legais desta discussão, em nível nacional, o tombamento é o principal instrumento jurídico para o reconhecimento e proteção, no sentido de

impedir a destruição, de bens culturais (RODRIGUES, 2003). A utilização do termo "tombo" como inventário ou registro remete a 1375, quando a palavra estava relacionada ao Arquivo Nacional de Portugal, localizado na posteriormente chamada de Torre do Tombo. Os registros portugueses eram feitos nos Livros de Tombo, onde tombar significava inscrever nos arquivos do Reino.

Em sua concepção atual, o ato do tombamento objetiva a conservação da integridade dos bens de interesse público motivadas por características especiais. A partir da inscrição em um dos livros do tombo o bem estará submetido a um regime especial que visa assegurar a proteção efetiva contra abandono, a descaracterização, a destruição, a evasão, a alienação e o deslocamento descontrolado. Vale considerar que o proprietário não está obrigado a manter *ad aeternum* a mesma destinação cultural, contudo os usos não podem causar danos ou descaracterização do bem, sujeitos a punições legais e impedimento do uso considerado inadequado. Em síntese, o tombamento é o ato final resultante de um procedimento administrativo – processo de tombamento – onde o Poder Público declara o valor cultural de coisas móveis ou imóveis, impondo limitações ao exercício da propriedade para realização de interesses coletivos de preservação do patrimônio (MIRANDA, 2006).

1.2 PATRIMÔNIO E OS REMANESCENTES INDUSTRIAIS

Na Inglaterra os interesses e movimentos para preservação dos remanescentes industriais estavam ligados desde o principio ao que se denominou arqueologia industrial, referindo-se ao levantamento, estudo e preservação destes bens (RODRIGUES, 2010). O termo *industrial archaelogy* foi provavelmente criado por Donald Dudley, aparecendo em uma publicação de Michael Rix em 1955 (KÜHL, 1998). Para Hudson (1976 apud KÜHL, 1998, p. 223) "arqueologia industrial é a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado". Na França, o interesse pelo patrimônio industrial é posterior à Inglaterra. Maurice Damas (1980 apud KÜHL, 1998) considerava a preservação do patrimônio industrial como o objetivo principal da arqueologia industrial, sendo objeto principal a pesquisa e o estudo dos sítios onde se desenrolavam esses tipos de atividade, juntamente com os testemunhos artificiais e os artefatos que ali permanecem.

Os termos "arqueologia" e "patrimônio industrial" são apresentados em alguns exemplos na bibliografia especializada como sinônimos, contudo, considerando as duas

vertentes - apresentadas no parágrafo anterior – fica claro que os elementos guardam suas particularidades conceituais. Entendemos que a arqueologia industrial está ligada aos remanescentes em sua materialidade, já o patrimônio se apresenta como um conceito mais amplo. Abrangendo também os vestígios arqueológicos e demais testemunhos materiais, o patrimônio industrial visa perpetuar os registros do homem no território, conta ainda com o apoio de fontes não arqueológicas, tais como documentos escritos e fontes orais (ALVARES ARECES, 2008).

O patrimônio industrial é testemunho de uma das épocas mais importantes da história da humanidade desde o período neolítico, a industrialização. Mesmo assim, historicamente, os parâmetros de valoração de bens materiais como patrimônio cultural foram a importância artística e a antiguidade, aspectos dificilmente contemplados pelo patrimônio industrial. Em um primeiro momento, como visto, o entendimento de patrimônio cultural esteve relacionado exclusivamente aos bens monumentais, destacamos as catedrais e castelos, construções reconhecidas por seus valores artísticos e relações com o poder. Posteriormente, a introdução de novos valores e a incorporação da arqueologia com o interesse pela interpretação dos restos materiais, proporciona uma abrangência maior aos tipos de bens a serem valorados (HUMANES, 2007; CASANELLES I RAHOLA, 2007; CRUZ, 2007). Segundo Alvarez-Areces (2010) a preservação dos remanescentes industriais supera o estético e representa uma barreira frente ao esquecimento e a perda de memória do lugar.

A revolução industrial modificou profundamente as estruturas econômicas e sociais em nível mundial a partir do século XVIII, o ambiente urbano tradicional foi alterado, passando a contar com ambientes de industrialização e dinamismo nas cidades. Nas palavras de Román Fernandez Baca Casares, os novos edifícios industriais foram os novos legados urbanos, a importância dos vestígios industriais leva o autor a denomina-los como as "catedrais e igrejas do século XX" (FERNANDEZ BACA CASARES, 2007, p. 53)[2]. Num curto período de tempo o mundo produtivo e os utensílios da vida cotidiana ficaram obsoletos, as fábricas e as máquinas já não eram as mesmas, as novas tecnologias e pensamentos haviam alterado o cenário. "O anterior mundo material da industrialização passou a ser parte da história passada, e os bens da industrialização adquiriram um valor de nova antiguidade" (CASANELLES I RAHÓLA, 2007, p. 62)[3].

[2] Catedrales e iglesias del siglo XX. Tradução nossa.
[3] El anterior mundo material de la industrialización pasó a ser parte de la história pasada, y los bienes de la industrialización adquirieron un valor de nueva antiguidad. Tradução nossa.

Segundo Rodrigues (2010), na Europa, os remanescentes industriais ganhariam maior atenção na década de 1960, quando foram destruídas importantes edificações industriais, sendo uma preocupação recente no Brasil. Para Casanelles i Rahóla (2007) a atenção e reconhecimento do patrimônio industrial em nível internacional ocorreram após a inclusão de lugares industriais na lista de patrimônios da humanidade por parte da UNESCO. Para ele, superando a lógica de patrimônio anterior, o século XX forneceu importantes elementos para a compreensão do patrimônio industrial: o valor do objeto como testemunho de uma época e o valor do bem como documento. Vale ressaltar que a discussão de valores é anterior e remete a Alois Riegl. Na obra "O Culto Moderno dos Monumentos"[4] Riegl (RIEGL, 2006), abordando o conceito na Áustria, apresenta reflexões sobre os monumentos e seus valores: valor histórico, valor de arte, valor de antiguidade, valor de rememoração intencional, valor de uso, e valor de novidade.

Em texto que precede a apresentação do Plano Nacional de Patrimônio Industrial Espanhol, Casanelles i Rahóla (2007), então presidente do TICCIH e diretor do mNACTEC, aponta a necessidade de se repensar o conceito de patrimônio vigente. Para o autor a valoração deve estar embasada em quatro grandes conceitos: (a) um novo conceito de antiguidade. Somos a primeira geração a atribuir reconhecimento patrimonial a objetos que nós mesmos utilizamos, para o autor este fator impede que parte da população o reconheça. Tendo em vista esta dificuldade, aponta que a politica relacionada deve passar pela sensibilização da sociedade sobre seu valor. (b) Valor de testemunho: Os bens da industrialização tem valor etnológico ou antropológico porque são testemunhos de grandes revoluções econômicas e sociais que alteraram a sociedade como um todo. O conhecimento destes vestígios se faz necessário para compreensão da sociedade atual; (c) Valor de documento: Por meio de técnicas arqueológicas, os bens industriais podem fornecer dados qualitativos capazes de complementar o conteúdo obtido através de outras fontes; (d) Caráter: Os bens industriais são construídos sob lógicas de produção e funcionalidade, além de se utilizarem de técnicas que já não são do nosso tempo.

Os valores do patrimônio industrial também são abordados por Pardo Abad (2008). Diferente do primeiro autor que trabalha a proposta em quatro grupos, ele descreve individualmente os valores: histórico; arquitetônico; de conjunto; territorial; iconográfico; de conservação; de uso; e didático. Pardo Abad (2008) afirma ainda que

[4] Alois Riegl. *Der moderne Denkmalkultus*(1903)

os critérios de valoração dos elementos industriais são comuns ao patrimônio arquitetônico em geral e destacam tanto os bens puramente artísticos, como os históricos, territoriais, etc. Se comparados, os valores apresentados por Casanelles (2007) podem ser encontrados implicitamente nas descrições, como por exemplo, o valor de testemunho que pode ser facilmente interpretado como equivalente ao conceito de valor histórico apresentado por Pardo Abad (2008). Considerado o conteúdo anterior, os conteúdos apresentados por Pardo Abad (2008) e Casanelles i Rahóla (2007) para o patrimônio industrial possui fortes relações com as análises de Alois Riegl no inicio do século XX.

CRITÉRIOS DE VALORAÇAO DO PATRIMONIO INDUSTRIAL	
Valor	**Indicadores Principais**
Histórico	Antiguidade da instalação, possível marco histórico de um lugar, papel desempenhado em um desenvolvimento industrial geral ou de um setor produtivo.
Arquitetônico	Originalidade e representatividade tipológica, técnicas e materiais empregados, estética formal, consideração de marco arquitetônico, autoria.
De Conjunto	Presença das diferentes instalações fabris, povoado industrial, serviços assistenciais para os trabalhadores.
Territorial	Associação de elementos produtivos, paisagísticos, territoriais.
Iconográfico	Simbolismo dos elementos industriais, capacidade de evocação do passado.
De Conservação	Estado de conservação, capacidade de atribuir uso.
De Uso	Utilização das estruturas, grau de adaptação das formas e tamanhos dos edifícios, possibilidade de potencializar a identidade da comunidade local.
Didático	Preservação de máquinas e instalações para explicação de um processo produtivo, uma paisagem industrial, um território.

Tabela 1: Critérios de valoração do patrimônio industrial **Fonte:** Pardo Abad (2008, p. 45) [5]

Para Humanes (2007) as edificações, as máquinas e os demais elementos, testemunhos reais de um modo de trabalho perdido, após um primeiro momento de recusa pela sociedade se convertem a um testemunho afetivo. Para ele, o caráter emotivo do próprio fenômeno industrial relacionado a uma memória acomodada em um passado visto como heroico, explica em partes a crescente valoração do patrimônio industrial por nossa sociedade. Os espaços industriais inicialmente marcados pela

[5] Texto original em língua espanhola. Tradução nossa.

opressão ganham uma nova conotação. “As gerações posteriores começam a mitificar os lugares de trabalho de seus maiores [dos mais velhos]” (HUMANES, 2007, p. 44)[6]. Como visto nos parágrafos anteriores a afetividade não está presente nos valores apresentados por Pardo Abad (2008) e Casanelles i Rahóla (2007), contudo, a nosso ver, é um elemento a ser considerado. O reconhecimento afetivo está em grande parte ligado à memória individual (HALBWACHS, 1990), podendo em alguns casos representar a memória de determinados grupo. Desta forma, entende-se o valor afetivo como elemento implícito e possível motivador para preservação.

Conceitualmente o patrimônio industrial compreende as estruturas geradas pelo desenvolvimento histórico das atividades produtivas e extrativas do homem, interpretado em um contexto territorial torna-se testemunho dos cotidianos, da memória do trabalho e do lugar (ALVAREZ – ARECES, 2008; KÜHL, 1998). Conforme definido pela Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial, aprovada pelos delegados do The International Commite for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) em 2003:

> O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou cientifico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003).

Como visto, o conceito engloba não apenas os locais de produção, mas também os edifícios e construções a ele relacionados. Segundo Casanelles i Rahóla (2007) são interesses do patrimônio industrial: (a) Lugares Produtivos: lugares onde ocorre qualquer tipo de processo produtivo ou de transformação; (b) Armazéns e depósitos: espaços utilizados para armazenagem de matérias primas e produtos; (c) Serviços: lugares onde se gera, transmite e se utiliza energia e lugares que abastecem ou tratam a água; (d) Comunicações: meios de transportes para pessoas ou mercadorias e toda sua infraestrutura; (e) Lugares sociais: onde ocorrem atividade relacionadas a atividade industrial, tais como a moradia ou educação.

[6] Las generaciones posteriores comienzan a mitificar los lugares del trabajo de sus mayores. Lugares de Memoria. Tradução nossa.

1.3 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIAS

Como visto no tópico anterior, a noção de patrimônio industrial é abrangente e seus interesses não estão restritos as estruturas produtivas, englobando também edifícios, espaços e sistemas a ele relacionados. Retomando as divisões de Casanelles i Rahóla (2007) as ferrovias estão posicionadas no item comunicações, uma vez que este compreende os meios de transporte de pessoas ou mercadorias e sua infraestrutura. Ainda segundo o autor, são parte das comunicações as rotas fluviais, portos, linhas e estações ferroviárias, rodovias e aeroportos. Desta forma, o patrimônio ferroviário, entre outros tipos existentes, é um item temático dentro do próprio patrimônio industrial.

Cuellar Villar (2009) afirma que sem duvidas existe um antes e um depois da aparição das ferrovias. Na mesma lógica, para Cruz (2007):

> sua aplicação [carvão e máquina a vapor] aos métodos de extração de matérias primas, à elaboração de produtos e ao transporte constitui a essência da industrialização, cujos agentes básicos são a mina, a fábrica e a ferrovia (CRUZ, 2007, p. 31, grifos do autor).

A importância histórica deste modal em grande parte se explica por suas profundas relações com a revolução industrial e o desenvolvimento das cidades em diversas partes do mundo. Segundo Jimenez Vega e Polo Muriel (2007), a ferrovia, entendida como um sistema complexo dotado de estações, obras anexas, moradias, entre outros, é uma peça chave do patrimônio industrial. Mais do que isso, o trem foi elemento importante para que a revolução industrial fosse possível "[...] já que facilitou o movimento de bens e pessoas, a chegada de matérias primas e a saída dos produtos em prazos de tempo e custos incrivelmente inferiores aos existentes até então" (JIMENEZ VEGA; POLO MURIEL, 2007, p. 152).

As estradas de ferro, peças chave para o desenvolvimento econômico e social do estado de São Paulo, inicialmente atreladas à imagem de progresso, já não gozavam de tanto prestigio desde o fortalecimento do transporte rodoviário como opção nacional em meados do século XX. Segundo Kühl (1998) após a Segunda Guerra Mundial as ferrovias entraram em declínio em vários países do mundo. A perda do posto de transporte mais rápido e eficiente, somada a concorrência com o transporte aéreo e rodoviário leva a desativação de parte considerável das linhas ferroviárias, principalmente trechos secundários e locais. Para Vega e Polo Muriel (2007) a

decadência das ferrovias, paradoxalmente, em parte trouxe benefícios ao conjunto patrimonial:

> [...] a dificuldade pela qual passou o sistema ferroviário a partir da década de 1950 reduziu as possibilidades de renovação de boa parte de suas instalações, o qual as 'fossilizou' em um determinado momento histórico, adicionando um valor patrimonial (VEGA E POLO MURIEL, 2007, p. 152) [7].

Para os autores os remanescentes que chegaram até nossos dias tem um estado físico – construções – muito próximo ao momento de seu surgimento. Em exemplos práticos, citamos as estações ferroviárias metropolitanas de São Paul. Operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, em sua maioria, são estruturas de antigas companhias, tais como a São Paulo Railway e a E.F. Soracabana.

Segundo Jimenez Vega e Polo Muriel (2007) muitos elementos seguem ativos – originais ou reconvertidos – outros, porém, obsoletos, foram abandonados a sorte, desaparecendo pela pressão de novos usos para o território ou simplesmente se perdendo como ruina ao passar do tempo. Novamente trazendo a discussão ao contexto paulista, em um momento de retração, estações, armazéns, oficinas, e outras estruturas perderam sua razão de ser. As estruturas ferroviárias passam a um cenário de abandono, restando, em alguns casos, apenas esqueletos do antigo sistema.

Após 1970, já em meio a retração do sistema ferroviário, os remanescentes passam a integrar os estudos para tombamento do CONDEPHAAT. Fatores como a monumentalidade das construções, relações com a história da arquitetura e posteriormente a história econômica e memórias fundamentariam os pedidos de estudos para tombamento nas últimas décadas. Em um posicionamento crítico sobre o reconhecimento dos bens ferroviários do estado de São Paulo, Rodrigues (2010) aponta a tendência pelo tombamento de estações ferroviárias, espaço de chegadas e partidas e, sem dúvidas, elemento relevante na composição de memórias, contudo, pouco esclarecedor da importância tecnológica e econômica das ferrovias. Aponta também a relação entre o reconhecimento e a nostalgia:

> No caso específico das ferrovias, o tombamento de estações, cujo papel só pode ser compreendido no contexto amplo que sustenta funcional e tecnologicamente o sistema ferroviário, composto de itens

[7] La penuria que atravesó el sistema ferroviario a partir de la década de 1950 coartó las posibilidades de renovación de buena parte de sus instalaciones, lo cual las 'fosilizo' en un determinado momento histórico, añadiendo un valor patrimonial adicional.

> como armazéns, oficinas, residências, instalações mecânicas, revela nitidamente a tendência de consolidação da imagem nostálgica do passado e do tratamento unitário de partes, ainda preponderante sobre o tratamento dos sistemas industriais (RODRIGUES, 2010, p. 39, grifos do autor)

Na mesma lógica, sobre o patrimônio ferroviário espanhol, para Jimenez Vega e Polo Muriel (2007) ainda que a estação talvez seja um símbolo em qualquer recinto ferroviário, não se pode deixar de considerar o enorme conjunto de edifícios associados, tais como armazéns de mercadorias, rotundas, casas e vilas ferroviárias. Em suas conclusões posiciona os próprios traçados ferroviários como parte deste patrimônio, contudo, um elemento muitas vezes ignorado.

Quanto a conservação destes remanescentes, a fragilidade apresentada pelo patrimônio ferroviário é vista nos elementos industriais como um todo. Segundo Humanes (2007), o patrimônio industrial apresenta deterioração rápida e está exposto a desaparecer. Entre os fatores apontados pelo autor como responsáveis pela fragilidade destacamos: se trata de elementos sujeitos a continua transformação; na maioria dos casos estão localizados em áreas urbanas e de situação privilegiada; dificuldades para conservação integral. Para Kühl (1998) os remanescentes industriais são sensíveis, uma vez que ocupam, geralmente, vastas áreas em centros urbanos, assim, a obsolescência e a falta de rentabilidade tornam as questões de preservação um tanto delicadas. Inevitavelmente, a preservação dos bens passa pela gestão de conflitos e interesses. Segundo Cruz (2007) devido ao tratamento dado aos bens industriais protegidos deve ser baseado no respeito do significado e autenticidade, permitindo aplicar usos compatíveis com a integração na vida cotidiana e que proporcionem a rentabilidade social e econômica necessárias.

1.4 TURISMO E USOS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

A proposta deste tópico é discutir o turismo e suas relações com o patrimônio, buscando bases para as futuras análises sobre a influência e importância da atividade para o contexto da preservação. Antes da discussão principal, se faz necessária uma abordagem sobre o conceito e as diferentes definições para o turismo.

Considerado um campo interdisciplinar o turismo conta com uma série de definições, grande parte delas provindas e carregas dos conceitos de áreas consolidadas, tais como a economia, história, geografia, sociologia, entre outras. Beni (2007)

identifica três tendências para a definição de turismo: econômica, técnica e holística. Diferente das duas primeiras, as definições holísticas visam compreender o fenômeno em sua essência, apresentando, além dos aspectos técnicos e econômicos, uma abordagem abrangente e crítica da atividade. Ainda segundo o autor, elementos como a temporalidade, permanência fora do domicilio e viagem ou deslocamentos são comuns aos três tipos.

A Organização Mundial de Turismo (OMT, 2003) aponta o turismo como o conjunto de atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes do seu habitual por negócios, lazer ou outros, ressaltando que o período de tempo ser superior a dois dias e menor que um ano. Definição presente em grande parte da bibliografia é resultado da *Internacional Conference of Travel and Tourism Statistics*. Evento organizado pela OMT e governo do Canadá em 1991 adotou soluções e recomendações relacionadas a conceitos e classificações para o turismo (OMT, 2003). Sem desconsiderar a importância, Ignarra (2003) afirma que esta definição é valida no sentido de padronização de conceitos entre os países-membros da organização, contudo, não é capaz de definir a real magnitude do fenômeno turístico. Partindo desta afirmação o autor apresenta no primeiro capítulo de sua obra uma série de conceitos e tentativas de definições postuladas por outros autores ao longo do tempo.

Para Barreto (2007) a enorme quantidade de definições para turismo está relacionada a complexidade e diversidade do tema. Em uma visão e ligada às ciências sociais ela afirma: "[...] basta dizer simplesmente que o turismo é um fenômeno social que atualmente abrange o mundo inteiro, do ponto de vista geográfico, e todos os grupos e camadas sociais" (BARRETO, 2007, p. 9). Sobre os grupos sociais, a autora argumenta que o fenômeno turístico atinge de alguma forma até mesmo aqueles que não o praticam. O aspecto social também é considerado por Moesch (2002), para ela o turismo é uma complexa combinação de inter-relacionamentos entre produção e serviços, tendo presente em sua composição uma prática social com base cultural, capaz de considerar ainda, a herança histórica, um meio ambiente diverso, relações sociais de hospitalidade, troca de informações interculturais. Na mesma lógica das definições anteriores, para La Torre (1992 apud IGNARRA, 2003):

> o turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem de seu local de residência habitual para outro, no qual não q'exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando

> múltiplas inter-relações de importância social e econômica e cultural (LA TORRE 1992 apud IGNARRA, 2003, p. 13).

O conceito apresentado pela OMT e a definição proposta por La Torre apresentam algumas semelhanças, entre elas a ausência do espaço habitual e as motivações para o deslocamento, sendo respectivamente, uma definição técnica e outra holística. Ainda que conscientes da importância, não é o proposito principal discutir as particularidades e diferentes definições para turismo, assim, tendo em vista o conteúdo apresentado, adotaremos a definição de turismo proposta por La Torre (1992 apud IGNARRA, 2003).

Encaminhando a discussão para as relações entre turismo e patrimônio, segundo Rodrigues (1996) a expansão da cultura de massas a partir da década de 1960 tornaria o passado uma mercadoria passível de consumo para o turismo. O reconhecimento do patrimônio em nível internacional tem relação com os usos turísticos, em 1972 a UNESCO estabeleceu a categoria patrimônio cultural da humanidade para classificar os monumentos de valor excepcional para todos os povos.

> Da valorização turística resultaria a ampliação do público voltado para o patrimônio, não enquanto possiblidade de apropriação de um passado específico, mas como fonte de fruição de beleza e informação, muitas vezes mescladas com doses de nostalgia (RODRIGUES, 1996, p. 198).

Na mesma época o cenário do turismo apresentava crescimento, em grande parte, promovido pelos avanços dos transportes e comunicações. A atividade envolvia milhões de pessoas e aos poucos se transformava em fenômeno econômico com relevância internacional (PANOSSO NETTO e TRIGO, 2009; MOESCH, 2002; PIRES, 2002). Em meio às evoluções e novos contextos da atividade, destacamos a massificação da atividade. Segundo Pires (2002):

> Em especial, as décadas de 1950 e 1960 representaram um período de grande expansão desenvolvimentista e de enorme incremento mundial nas viagens, com o consequente crescimento exponencial do turismo. Foi nesse contexto que a atuação do Estado provedor de bem-estar social nas sociedades mais desenvolvidas do então chamado Primeiro Mundo contribuiu para a "massificação" do turismo, o que, de certa forma, também se reproduziu nos países periféricos em relação às camadas sociais economicamente dominantes. (PIRES, 2002, p. 33)

Segundo Solha (2005), a partir dos anos 1970, auge do "Turismo de Massas" no mundo, começam a se desencadear diversos problemas gerados pelas formas de

produção e consumo característicos dos produtos massificados, afetando estruturas sociais, ambientais e econômicas das populações anfitriãs. Em meados da mesma década, em contraposição aos evidentes impactos negativos da atividade, as questões relacionadas aos danos socioeconômicos, culturais e ambientais do turismo ganham destaque, tanto na academia quanto na sociedade como um todo. Cria-se uma postura critica com a "experiência do turismo" e os interesses dos agentes do processo, fortalecendo o discurso, nesta época ainda no inicio, de desenvolvimento sustentável. (PIRES, 2002; SOLHA, 2005). Nos anos seguintes, cresce a tendência por um "turismo alternativo", termo utilizado em oposição ao turismo de massas (REJOWSKI e SOLHA, 2005). Neste contexto, em meio a pressões e novos pressupostos para a atividade, surge o segmento de turismo cultural. Segundo Costa (2009) com premissas de menor fluxo e visitantes atentos à necessidade de respeito ao meio ambienta e cultural, se apresentava como uma possibilidade de menores impactos negativos nos núcleos receptores. Para Prats e Santana (2011) as ligações com o patrimônio podem ser explicadas pelo interesse de um crescente número de turistas em busca de diversificação e experiência. Nesta nova lógica, já não basta reconhecer um monumento ou visitar um museu, as novas necessidades apontam para a busca de um valor agregado que transforme este momento em uma experiência única e inesquecível.

Segundo definição adotada pelo Ministério do Turismo Brasileiro (BRASIL, 2006), o segmento turismo cultural:

> [...] compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura (BRASIL, 2006, p. 13).

Destacamos a presença do patrimônio histórico e cultural, juntamente com os eventos, como objetos do turismo cultural. Mais que a definição em si, nos chamam atenção alguns entendimentos presentes nas entrelinhas. As novas formas de consumo turístico evidenciadas pela palavra "vivência". Diferente dos grandes fluxos o termo utilizado remete a uma apropriação mais branda dos locais e experiência para o turista, conforme colocado por Prats e Santana (2011). Por último, a definição traz ainda uma afirmação – garantia – de resultados positivos para os usos turísticos dos bens patrimoniais: "[...] desta forma valorizando e promovendo [...]" (BRASIL, 2006, p.13). Segundo Costa (2009) há uma crença comum de que o turismo seja atividade ideal para

preservação dos bens do patrimônio cultural, uma vez que, em tese, seria capaz de gerar receitas para conservação e educar os visitantes para respeitar.

O turismo aparece em perspectivas positivas também em documentos legais. O artigo 180 da Constituição de 1988 (BRASIL, 1988) aponta que o Poder Público promoverá e incentivará o turismo como fator de desenvolvimento econômico e social. Conforme Solha (2005) na década de 1980 o turismo como atividade econômica promissora, estando ligado à noção de atividade do futuro e responsável pelo desenvolvimento do país.

Beni (2007) aponta que o turismo é um meio eficiente para: promover a difusão de informações e valores regionais; ampliar as perspectivas sociais como resultado do desenvolvimento econômico; integrar socialmente; desenvolver a criatividade; promover o sentimento de liberdade ao passo que estabelece ou estende os contatos culturais. Por outro lado, ainda conforme o autor, o turismo pode provocar impactos indesejados ao meio visitado. A nosso ver, os impactos negativos, por vezes efeitos colaterais da atividade turística, nem sempre são considerados nas fases de planejamento e promoção, sendo por vezes ofuscados pelas possibilidades e esperança de resultados positivos. Segundo Prats e Santana (2011) um dos problemas é que em grande parte dos projetos de uso turístico do patrimônio os benefícios da atividade sempre aparecem como objetivo final.

Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT, 2003) os impactos costumam ser classificados como físicos, econômicos e socioculturais, não sendo incomum que um mesmo elemento aparece em mais de uma categoria. Entre os possíveis impactos negativos e efeitos provenientes da atividade destacamos: degradação e destruição dos recursos naturais; perda da autenticidade cultural; descrições estereotipadas; banalização da cultura local; dependência do capital estrangeiro; especulação imobiliária; desenvolvimento de regiões em detrimento de outras; desigualdade econômica; exploração da mão de obra (LOHMANN, PANOSSO NETTO, 2008; BENI, 2007; OMT, 2003).

Quanto aos impactos – positivos e negativos - específicos da relação entre turismo e patrimônio, os usos turísticos, concordando com o proposto pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2006), são meios para a promoção e valoração, contudo, algumas ressalvas devem ser feitas. Conforme Prats (2003):

> O turismo pode representar para o patrimônio entradas financeiras, vitalidade e relevância politica, porém, não as custas de um mercantilismo abusivo e mal entendido que, no lugar ou além de se concentrar no *merchandising*, que é sua localização natural, produza uma trivialização (as vezes grotesca) dos discursos (PRATS, 2003, p. 135)[8]

Infelizmente, em alguns exemplos, a série de valores que cercam o bem é resumida e moldada segundo interesses, tornando assim a história um produto agradável e com potencial de mercado. O sucesso ou fracasso da relação entre uso e preservação está em grande parte nas formas de consumo e planejamento da atividade turística.

Pardo Abad (2008) apresenta ao longo de suas reflexões casos positivo de usos turísticos do patrimônio industrial na Espanha. Entre os exemplos do patrimônio ferroviário são destaque os museus da *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* – FFE. Não há no Brasil um exemplo nestas proporções, visto que a FFE é parte de um projeto integrado, contudo, devem ser citadas as associações de preservação nacionais, tais como a ABPF e o IFPPC, que tem entre seus objetivos a preservação e uso do material rodante. Ainda sobre os usos dos remanescentes, alguns espaços, mesmo após o reconhecimento, seguem com sua finalidade original, outros, como as estações Luz e Júlio Prestes, acumulam funções ferroviárias – estação – e culturais, em alguns casos integrados aos roteiros turísticos urbanos. Outro exemplo são os denominados trens turísticos, serviços ferroviários ligados em alguns aspectos às estruturas e história ferroviária.

1.5 TRENS TURÍSTICOS: PROPOSTAS DE DEFINIÇÃO

Dentre as diferentes possibilidades de uso para o patrimônio ferroviário, poucas podem ser consideradas tão abrangentes quanto a promoção de passeios históricos ferroviários. Mesmo podendo ser considerado um uso indireto, uma vez que as atividades normalmente estão concentradas em uma ou duas estruturas – pontos de embarque e desembarque – a interpretação dos vestígios industriais e demais estruturas localizadas a beira da linha, permite aos passageiros uma reconstrução e compreensão das relações entre a ferrovia e o entorno. Em outros casos, citamos a própria E.F. Perus

[8] El turismo puede representar par a el patrimonio ingresos, vitalidad y relevancia política, pero no a costa de un mercantilismo abusivo y mal entendido que, en lugar o además de centrarse en el merchandising, que es su ubicación natural, produzca una trivialización (a veces esperpéntica) de los discursos, contraproducente a lo largo plazo incluso para el propio interés turístico. Tradução nossa.

Pirapora, o entorno não apresenta edificações, contudo, o trajeto, sempre margeando o rio, permite abordar informações técnicas – características de construção – e ambientais. Neste exemplo, o próprio deslocamento ocorre em composição formada pelo material rodante tombado, sendo um atrativo ao visitante e forma de uso e preservação não estática. Segundo dados da Associação dos Operadores de Trens Turísticos Culturais – ABBOTC (REVISTA FERROVIÁRIA, 2012) esta atividade registrou crescimento de 21% entre os anos de 2010 e 2011 no Brasil.

As ligações entre ferrovia e o turismo são antigas, tendo sido a excursão organizada por Thomas Cook o primeiro e um dos principais episódios nesta relação. Conforme Palhares (2006) em junho de 1841 Cook sugeriu que um trem especial pudesse levar pessoas para um congresso antialcoólico na cidade Loughboroug. Em 5 de julho do mesmo ano uma composição partiu levando número superior a 500 pessoas, retornando a Leicester no mesmo dia. Ainda conforme o autor surgia não só a primeira viagem *charter* de trem, mas o inicio de uma grande ideia que associaria o transporte ao turismo e posteriormente dar forma àquela que seria uma das maiores empresas do segmento turístico.

Quanto aos conceitos, o transporte caracteriza-se pelo deslocamento entre dois pontos – origem e destino – sendo composto por uma trajetória e situado em um determinado tempo. Relacionado ao turismo, Lumsdon e Page (2004b apud PAGE, 2008) apontam uma importante diferença entre "transporte para o turismo" e "transporte como turismo". Enquanto no primeiro o transporte é visto como um meio para o fim e tem a satisfação relacionada ao custo e velocidade da viagem, no transporte como turismo:

> [...] o meio de transporte é o contexto para o deslocamento, tal como o cruzeiro, e a base para a experiência turística. Aqui o principio do custo do deslocamento, no caso de transporte para o turismo, não se aplica, pois o transporte é o maior beneficio, ou pelo menos muitos dos atributos associados ao meio de transporte são benefícios (LUMSDON E PAGE, 2004b apud PAGE, 2008, p. 47).

Retomando o caso descrito no primeiro parágrafo, além de importante marco, pode ilustrar nossa discussão conceitual. Na viagem organizada por Cook o trem atua apenas como um meio de transporte, deslocamento entre ponto A e B. Caso o meio de transporte fosse substituído por outro, não causaria grandes alterações nos propósitos da viagem. Ainda que em função da época do fato e da forma como foi realizado não seria

possível entender como turismo, o exemplo demonstra a utilização do transporte com finalidade única de deslocamento, o trem não agregaria experiência à viagem.

Pensemos um trem metropolitano. Ainda que este possivelmente atenda diariamente a pessoas em deslocamentos relacionados ao turismo – por exemplo, visitantes em transito entre um atrativo turístico e outro – o serviço é projetado para atender unicamente a mobilidade urbana, tendo como clientes principais pessoas em trajeto cotidianos. O turismo utiliza-se com frequência dos transportes metropolitanos, contudo, não se trata de um deslocamento propriamente turístico, tampouco dotado de experiência turística, salvo raros exemplos mundiais. Em casos práticos, as diferenças entre os trens metropolitanos e turísticos oferecidos pela CPTM, trens que por vezes compartem destinos e trajetos, esta baseado no serviço oferecido. Enquanto o primeiro está integrado ao sistema de transportes metropolitanos, o segundo conta com equipe de bordo, monitoria cultural e roteiros turísticos receptivos nas cidades destino, sendo deslocamento ferroviário peça principal do produto.

Partindo do conceito de transportes como turismo seguimos nossa busca bibliográfica por definições para Trem Turístico. Integraram nossa pesquisa as obras de autores como Roná (2002), La Torre (2002), Paolillo e Rejowski (2006), Palhares (2006) e Page (2008). Com exceção do último, os demais contam com um capitulo dedicado ao transporte ferroviário. De maneira geral e em ordens distintas apresentam definições sobre o transporte ferroviário, glossário técnico, vantagens e desvantagens, relações entre ferrovia e turismo e apontamentos sobre trens de países como Estados Unidos ou integrados a União Europeia. La Torre (2002) apresenta exemplos mexicanos falando não só do turismo, senão também das generalidades do serviço no país. Nas obras de autores brasileiros[9] a retração do sistema ferroviário nacional é abordada direta ou indiretamente. Roná (2002) e Paolillo e Rejowski (2006) apresentam tabelas e exemplos, atuais e extintos, de uso especifico da ferrovia no turismo. Já Palhares (2006) apresenta análise detalhada dos motivos que possivelmente levaram a extinção dos serviços de passageiros no país: “o principal fator é a privatização do setor que não obrigou os novos concessionários a explorar o transporte ferroviário de passageiros” (PALHARES, 2006, p. 344), o autor inclui nos motivos outros elementos como a baixa demanda e densidade demográfica em certas regiões, tecnologia ferroviária atrasada e

[9] Paolillo e Rejowski (2006), Palhares (2006) e Roná (2002)

fatores topográficos. O Trem de Prata[10], serviço ferroviário oferecido em parceria pela Rede Ferroviário Federal extinto em 1998, figura como exemplo nos três títulos. Ainda que contenham em meio aos exemplos apresentados serviços de trens turísticos, nenhuma destas obras traz uma definição clara, estando o conceito relacionado a Turismo Ferroviário como veremos. Para Paolillo e Rejowski:

> Quando se trata de turismo ferroviário, deve-se citar alguns dos trens famosos do mundo, seja pela velocidade – o *TGV* e o *Trem Bala* (*shinkansen Hikari*), seja pelo romantismo e saudosismo de épocas passadas – o *Orient Express,* o *Transiberiano* e o *Transmongoliano,* seja pela paisagem e abrangência de destinos – os trens da *Amtrak*, o *Trem Azul*, o *Trem das Nuvens*, seja pela integração com outros modais - *Lufthansa Airport Express*, ou seja, ainda, pela tecnologia – o TGV Euro-Star (PAOLILLO E REJOWSKI, 2006, p. 44)

Dentro dos exemplos elencados, juntamente com trens diretamente relacionados ao turismo, notamos a presença de trens regulares de longo percurso como o TGV e deslocamento complementar como o caso do Lufthansa Airport Express. Da forma como está apresentado, entendemos o conceito de Turismo Ferroviário como insuficiente para abarcar tantos elementos.

Avançando na discussão, ainda sob o mesmo conceito Roná (2002) aponta que os usos da ferrovia em duas áreas de interesse turísticos: com finalidade de transporte entre duas áreas de interesse (origem e destino) e as ferrovias como atração turística. Sem se referir ao turismo ferroviário Palhares (2006) propõe o seguinte esquema:

[10] "Este serviço, que durante as décadas de 1950 e 1980 foi efetuado com o nome de Santa Cruz, ressurgiu em 1994" (PALHARES, 2006, p. 341).

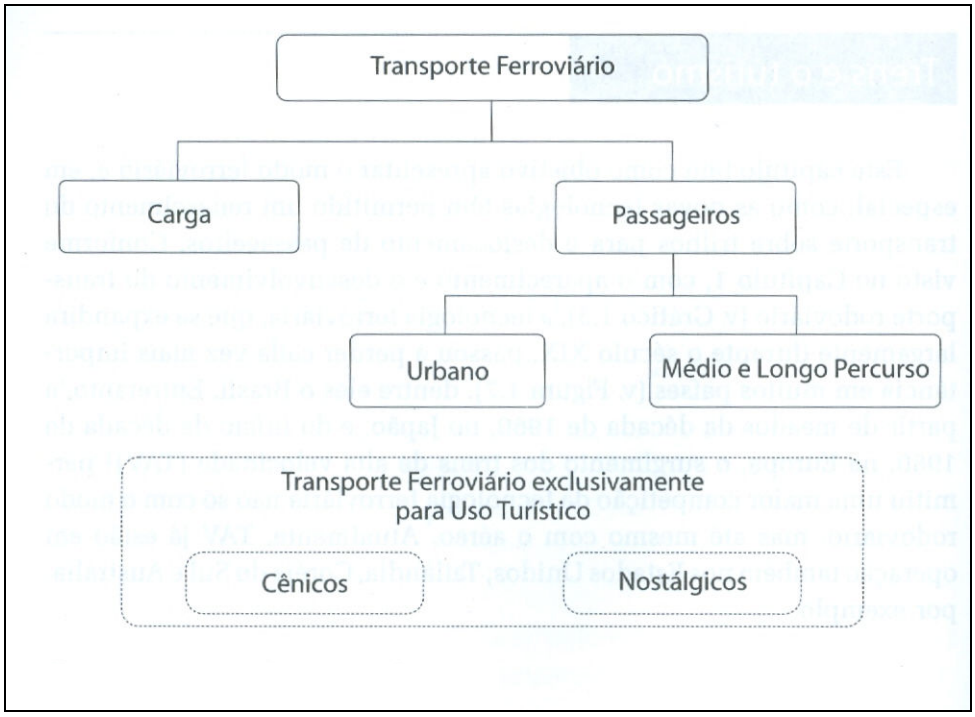


Figura 1: Divisão do transporte ferroviário. **Fonte:** Palhares (2006, p. 284)

Diferente dos primeiros autores, Palhares coloca o transporte de passageiros e transporte ferroviário exclusivamente para uso turístico em categorias distintas. Entendemos esta categoria isolada, tal como apresentado por Roná (2002), sob o conceito de ferrovia como atrativo. A experiência, como ilustrado na figura, pode estar relacionada a paisagem (cênicos) ou nostálgicos. Palhares (2006) traz exemplos para abordar as características de cada um, contudo, não apresenta definição concreta. Buscamos em Thomson (2004) tais definições. Seguindo exatamente a mesma divisão utilizada por Palhares o autor apresenta estudos sobre trens turísticos na América Latina. Para ele existem dois tipos de trens turísticos:

> Os de tipo 1 tem como atração principal a oportunidade de conhecer as paisagens por onde o trem passa […] tipo 2, cuja atração reside mais na própria composição, por suas características físicas, que na beleza paisagística da rota que segue. O equipamento utilizado por este tipo de trens é geralmente antigo, compreendido frequentemente por locomotivas a vapor (THOMSON, 2004, p. 2)[11].

Em sua dissertação de mestrado Allis (2006) apresenta os conceitos de Thomson e Palhares, contudo, como ele mesmo descreve, opta por utilizar o termo ferrovias

[11] Los de tipo 1 tienen, como atracción principal, la oportunidad de conocer los paisajes por donde pasa el tren [...] tipo 2, cuya atracción reside más en el propio convoy, por sus caracteristicas físicas, que en la belleza paisajística de la ruta que toma. El equipo ocupado por este tipo de trenes es generalmente antiguo, comprendiendo frecuentemente locomotoras a vapor. Tradução nossa.

turísticas. O autor justifica o emprego não pela questão semântica, mas sim por compreender que os trens turísticos estão inseridos em trechos ferroviários que demandam uma operação diferenciada também de modo que todo o processo de organização do turismo em torno desses trechos merece atenção especial. "[...] ao chamarmos ferrovia turística, damos destaque também ao entorno e as condições paisagísticas intervenientes em sua construção integral" (ALLIS, 2006, p. 123). A obra de Allis traz apontamentos sobre as ferrovias no Brasil e Argentina, fazendo importantes reflexões sobre questões relacionadas ao patrimônio ferroviário e uso turístico. Quanto ao conceito por ele apresentado satisfaz apenas em parte nossa busca. A E.F. Perus Pirapora pode ser enquadrada neste conceito, uma vez que atualmente, os trilhos e composições são utilizados unicamente com finalidades de visita ao acervo. Por outro lado, se adotarmos o Expresso Turístico como exemplo, não se trata de uma ferrovia turística, uma vez que os trilhos em grande parte são os mesmos percorridos pelos trens metropolitanos, trata-se de um serviço diferenciado. O mesmo pode ser dito dos trens operados pela Serra Verde Express, como veremos adiante. Ainda que a paisagem exerça influencia no produto final, as vias percorridas e a operação são conjuntas com outros serviços ferroviários.

Partindo das definições de Palhares (2006), trataremos as ferrovias de uso exclusivamente turístico como serviços ferroviários com finalidade turística. Propomos esta primeira adaptação pensando em serviço como os trens operados pela Serra Verde Express nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, além do próprio Expresso Turístico. Todos são serviços turísticos ferroviários que trafegam em vias utilizadas normalmente para o transportes de cargas – America Latina Logística (ALL) – e passageiros do sistema metropolitano – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – respectivamente.

Dentro dos serviços turísticos ferroviários inserimos as categorias Trem Histórico Cultural, Trem de Luxo e Trem Turístico. Definimos como trens históricos culturais, pequenos deslocamentos ferroviários motivados principalmente pela importância histórica da ferrovia, podendo ainda, contem apelos ambientais em segundo plano. Retomando a bibliografia, tratam-se do tipo 2 definido por Thomson (2004), trens onde a atração principal esta na composição que realiza o percurso. Em geral são trajetos curtos, inferiores a 5 quilômetros, tendo monitoria cultural e grande apelo nostálgico. As viagens são praticamente uma exibição do material rodante, estando a experiência do passageiro relacionada a importância histórica da ferrovia e possibilidade

de viajar em trens antigos – na maioria das vezes – tracionados por locomotivas a vapor. Seu curto deslocamento e finalidade de viagem separam este grupo de um Trem Turístico. Pensando no cenário paulista, são exemplos os trens operados pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF na Vila de Paranapiacaba e Memorial do Imigrante; a Estrada de Ferro Perus Pirapora, com passeios relacionados ao acervo tombado e meio ambiente operado pelo Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural; entre outros.

Sobre os Trens de Luxo, são deslocamentos onde o serviço é o principal diferencial do produto, de maneira simples, poderíamos pensa-los em cruzeiros sobre trilhos. Podem conter valores cênicos e/ou nostálgicos como plano de fundo para a viagem. Normalmente, são viagens longas e o deslocamento entre origem e destino conta com auxilio de outros meios de transporte, em geral, ônibus fretados. Como exemplo internacional citamos o Transcantábrico, serviço espanhol oferecido pela FEVE[12].No Brasil, conforme Serra Verde Express (2012) o *Great Brazil Express* é o primeiro e único trem de luxo do país. O serviço é oferecido desde 2008 e oferece passeio em circuito turístico de 9 ou 10 dias pelo Brasil.

Já os Trens Turísticos podem ser cênicos ou nostálgicos, havendo grande relação entre estes elementos. A característica principal será definida pelos gestores do produto turístico, nostálgico ou cênico, dependerá – na maioria das vezes - da forma como o produto é apresentado ao consumidor, serviços oferecidos, etc. Entendemos como trens turísticos os serviços ferroviários de médio e longo percurso com finalidade unicamente turística. Em geral oferecem integração com roteiros turísticos receptivos nas cidades destino. A viagem de retorno a cidade origem e monitoria variam em acordo com cada produto. Diferencia-se de um Trem Histórico Cultural principalmente por possuir deslocamento com quilometragens maiores e estar inserido em produtos turísticos, enquanto o primeiro se trata de um atrativo. Como exemplos brasileiros, o Expresso Turístico da CPTM; os trens operados pela Serra Verde Express, Trem da Serra do Mar (PR) e Trem do Pantanal (MS); Viação Férrea Campinas Jaguariúna – VFCJ da ABPF; e Ferrovia Centro Atlântica com os trajetos Ouro Preto – Mariana e Tiradentes- São Joao Del Rey. Os trens turísticos operados pela ABPF e FCA são tracionados por locomotivas a vapor, trazendo ao passeio uma característica nostálgica.

[12] Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha.

Considerando o referencial teórico como um todo, esta pesquisa tem como base os trabalhos de autores como Marly Rodrigues (2003), estudos sobre o patrimônio cultural, Carlos Pardo Abad (2008), referencia internacional na temática e Beatriz Kühl (1998), autora de uma profunda pesquisa sobre a arquitetura do ferro no Estado de São Paulo, ambos para a temática dos remanescentes industriais, além de Margarita Barreto (2003, 2007) para a investigação das relações entre patrimônio e turismo. Não menos importante, citamos Odilon Matos (1990), autor que aparecerá nos próximos capítulos como referencia para a história ferroviária brasileira. De maneira geral, as discussões nos nortearam na elaboração dos roteiros de observação para visita de campo e análises posteriores. As diversas menções aos valores do patrimônio durante a fase teórica colaboram diretamente na análise do processo de tombamento. Quanto a investigação sobre as relações entre turismo e patrimônio dão suporte ao último item do capitulo III, Patrimônio Ferroviário Paulista e usos turísticos.

CAPITULO II – ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

2.1 HISTÓRICO DO BEM TOMBADO

Em 26 de abril de 1910 o decreto nº 1866 assinado por Fernando Prestes Albuquerque concede licença de construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo da estação Perus da São Paulo Railway vá terminar em Pirapora. Ainda conforme o artigo primeiro, a concessão é feita aos senhores Clemente Neidhart, o engenheiro Mário W. Tibiriçá e o advogado Sylvio de Campos, ou a empresa que os mesmos organizarem. Estes, posteriormente, constituíram a Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perus Pirapora – CIEFPP.

O projeto previa a construção de uma ferrovia em bitola de 60 cm que partiria da estação Perus e seguiria por cerca de 15 quilômetros margeando o Rio Juquerí, até o encontro entre o rio e o Córrego Itaim, atingindo o ponto denominado "entroncamento". Seu ramal acompanharia córrego junto à nascente, alcançando as caieiras de Gato Preto, Já a linha tronco, ou principal, acompanharia o rio até sua desembocadura no rio Tietê, a ser vencido por meio de ponte metálica. Atingida a cidade de Santana de Parnaíba, seguiria por cerca de 10 km até seu ponto, Pirapora (CONDEPHAAT, 1980).

Ao longo do tempo a CIEFPP solicita ao governo aditamentos para a conclusão das obras, a primeira solicitação de expansão de prazos é datada de maio de 1913 e previa um acréscimo de 18 meses para a ligação entre o Km 16 e Parnaíba e outros 30 meses para a conclusão do trecho até Pirapora, os pedidos seguem até 1934. Martire e Rodrigues (CAJAMAR, s.d) [13] apontam a construção, não prevista e sem autorização do governo, de um ramal de aproximadamente três quilômetros para o bairro Água Fria e um sub-ramal, ainda menor, para o bairro do Pires. O tráfego entre Perus e o Km 16 foi inaugurado em cinco de agosto de 1914, contudo os trilhos jamais alcançaram a cidade de Pirapora, tendo esta ferrovia seu ponto final em Gato Preto até os dias de hoje. O nome Estrada de Ferro Perus Pirapora é adotado em 1924 para designar a responsável exclusivamente pela operação da ferrovia, tendo sido separada da empresa de exploração de cal.

[13] Retirado de documento impresso disponível no Museu Municipal Casa da Memória de Cajamar/SP, sem referências a datas, possivelmente retirado de MARTIRE, Sérgio; RODRIGUES, Nilson. Estrada de Ferro Perus Pirapora: História. Abril/Maio de 2000. Disponível em: www.geocities.com/estrada_de_ferro/perus-pirapora.htm (Sítio indisponível atualmente).

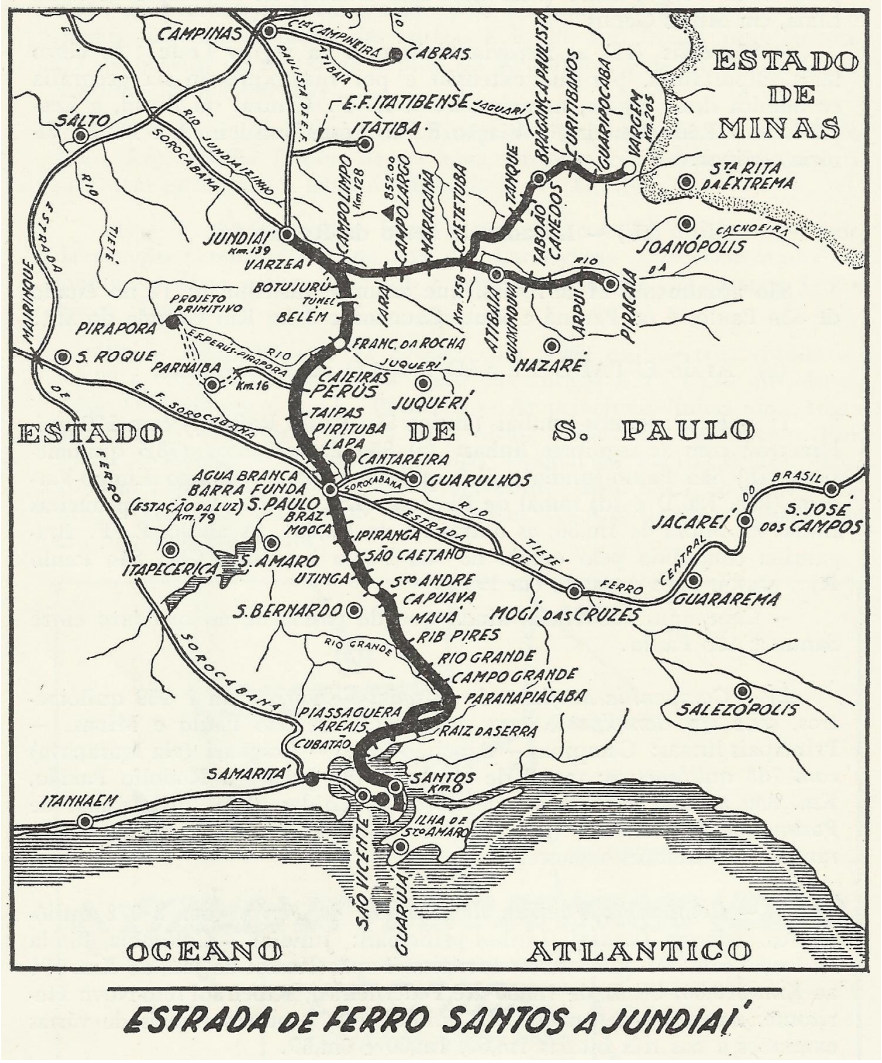


Figura 2: Mapa da E.F. Santos Jundiaí. **Fonte:** IBGE (1954*)*

Para Siqueira (2001) as metas da Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perus Pirapora superavam o transporte de passageiros e exploração do cal, sendo estudada desde 1915 por Sylvio de Campos e Walter Charnley a possibilidade de instalação de uma usina de cimento nas dependências da companhia. Em Agosto de 1924 a CIEFPP e a Drysdale & Pease, empresa canadense com sede em Montreal, firmam sociedade com o objetivo de fabricação e venda de cimento e produtos derivados, obrigando-se a empresa brasileira a arrendar, pelo prazo de 30 anos, a própria estrada de ferro, material fixo e rodante, oficinas e edifícios na dependências da linha férrea. Entre as clausulas deste contrato, nos chama a atenção a obrigação atribuída a CIEFPP em obter o consentimento da São Paulo Railway Co, empresa a qual – em acordo com esta clausula – haveria conferido opção de preferência para qualquer

negócio relativo à sua estrada de ferro, para o cumprimento das obrigações assumidas por este contrato (CAJAMAR, 1924).

Inaugurada oficialmente em 24 de Junho de 1926, a *The Brasilian Portland Cement Company* foi a única fábrica de cimento no país até 1933. Para este empreendimento técnicos canadenses vinham a algum tempo realizando análises e exames em depósitos de cal localizados em vários estados brasileiros, entre eles São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, concluindo que a matéria prima encontrada em Perus era inquestionavelmente a mais aproveitável do ponto de vista da qualidade, quantidade e localização. Considerada a primeira deste ramo, uma vez que as demais tentativas foram precárias e com períodos de operação e capacidade irregulares, modificou o cenário da construção civil em São Paulo, atendendo, já na década de 30, praticamente toda a demanda pelo cimento (CONPRESP, 1989). Na imagem abaixo é possível ver as estruturas industriais para retirada de matéria prima e uma locomotiva da EFPP.

Figura 3: Extração de matéria prima. Gato Preto. S/d **Fonte:** Acervo Particular Leandro O. Guidini

Em 1951 a companhia é absorvida pelo capital nacional passando a chamar Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus, quanto à ferrovia, também

propriedade do senhor de João José Abdalla, já não era parte do capital da companhia de cimento, mas sim prestava serviços a ela, tendo como atividade principal o transporte de matéria prima e o escoamento da produção. Já sob a administração da família Abdalla, em meio ao fechamento de várias ferrovias pelo país e o desuso da bitola de 60 cm, a EFPP passa a adquirir o material rodante de companhias como a *Tranway* da Cantareira, Fazenda Dumont, Companhia Paulista, etc., integrando ao seu patrimônio materiais com fabricação que antecede a inauguração de sua ferrovia.

Figura 4: Locomotiva a vapor nº10**. Fonte:** Acervo particular de Leandro O. Guidini

Figura 5: Imagem X: Fábrica de cimento. S/d. **Fonte:** Acervo particular de Nelson. A. B. Camargo.

Além do escoamento da produção da fabrica de cimento, a Estrada de Ferro Perus Pirapora era responsável pelo transporte de passageiros entre São Paulo e Cajamar, atendendo principalmente os trabalhadores da companhia de cimento e suas famílias. O vagão era popularmente conhecido como "M", em referência a misto, já que transportava em seu interior pessoas, sacos de pão e cimento (CAJAMAR, 2010)**.**

Figura 6: Trem "M" em Perus. S/d. **Fonte**: COPEDOC/IPHAN/RJ

Em 1972 a companhia suspende o transporte de passageiros, dois anos mais tarde é decretada a falência de João José Abdalla e os bens são incorporados ao Patrimônio Nacional, passando a administração do Ministério da Fazenda, através da Companhia de Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional. Na figura 4 é possível identificar a sigla da CEIPN estampada no material rodante. Através de leilão, em 1981 o complexo fabril é adquirido novamente pela família Abdalla, contudo, já em 1983, após acontecimentos como – greve operária e pressões em razão da poluição gerada – a fábrica e a ferrovia encerram suas atividades. Solicitado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária em 1980 o pedido de tombamento da E.F. Perus Pirapora foi aprovado em 1987 com justificativa relacionada ao contexto histórico e singularidade de seu material rodante. O intervalo entre o tombamento e o inicio dos anos 2000 é marcado por denuncias e reportagens relacionadas a situação de abandono da ferrovia após o fechamento da fábrica de cimento.

Em 2001 o Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural - IFPPC assume parte do acervo, a titulo de comodato, e passa a ser responsável pelo uso e gestão do bem tombado. Mesmo em meio a dificuldades, entre elas a deterioração do

acervo, atualmente o grupo opera passeios ferroviários semanais com finalidade turística.

2.2 LOCALIZAÇÃO

A E.F. Perus Pirapora tem seu Km 0 localizado na região noroeste de São Paulo, bairro de Perus. Como visto anteriormente, a estrada de ferro jamais alcançou a cidade de Pirapora, tendo seu fim em Cajamar.

Figura 7: Mapa da E.F. Perus Pirapora **Fonte:** Adaptado de IBGE (1954).

Segundo dados do IBGE do ano de 2010 (SÃO PAULO [cidade], 2012) a região de Perus, compreendida pelos distritos administrativos de Perus e Anhanguera, abriga um total de 146.046 habitantes. Região localizada no extremo da capital, faz divisa com as cidades de Caieiras, Cajamar, Santana de Parnaíba e Osasco.

Figura 8: Localização. Em destaque o bairro de Perus **Fonte:** Adaptado de GOOGLE MAPS (2012)

2.3 RELATÓRIOS DE OBSERVAÇÕES EM CAMPO

2.3.1 Estação Perus São Paulo Railway (EFPP Km 0)

Em 1910 foi concedida a licença para construção e uso de uma estrada de ferro que partindo da estação Perus da São Paulo Railway vá terminar em Pirapora. Em 1914 foi inaugurado o tráfego entre o Km 0 e Km 16, além do pátio para transferência com a companhia inglesa SPR.

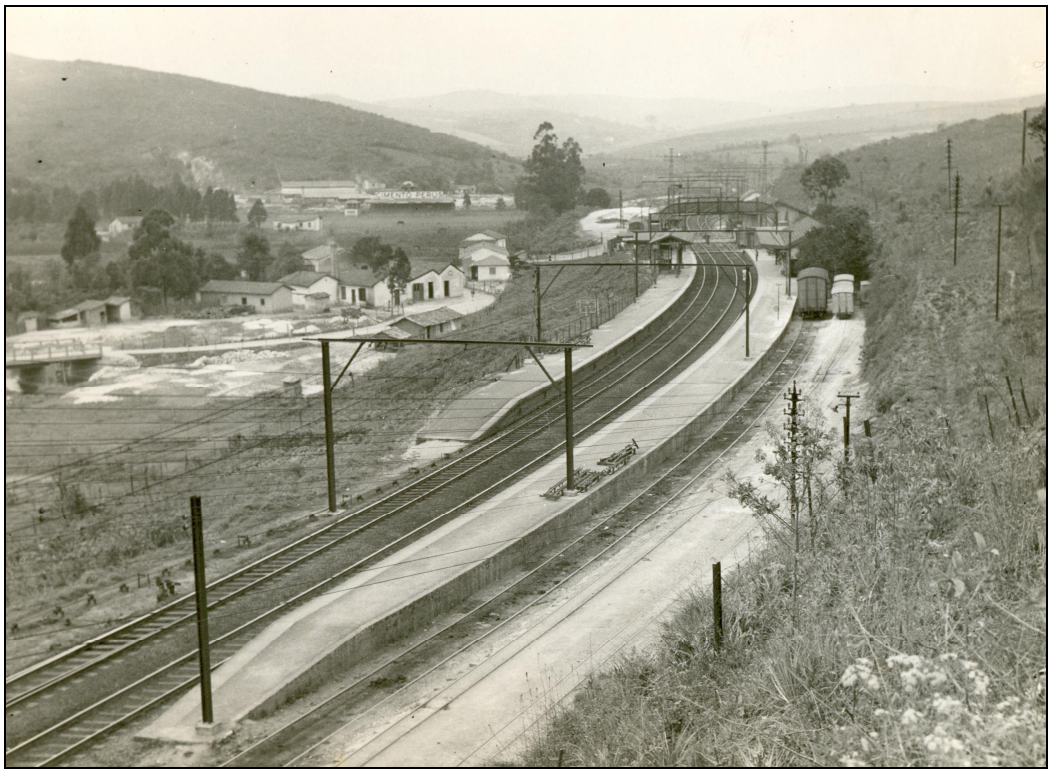


Figura 9: Estação Perus SPR. Década de 1930. **Fonte:** Acervo particular Leandro O. Guidini

Localizada na cidade de São Paulo, no bairro de Perus, atualmente a Estação Perus é parte da linha 7 Rubi da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, ligação entre Luz, Francisco Morato e Jundiaí, já no interior do estado. Construção remanescente da primeira estrada de ferro do estado a Estação Perus foi reconhecida em 2010 pelo CONDEPHAAT como patrimônio histórico estadual. O acesso é tarifado, pois se trata de uma estação do sistema de transportes metropolitanos. Não há no local nenhum tipo de visitação relacionada ao turismo.

Ao lado da plataforma – sentido Jundiaí – existem vestígios do antigo pátio da E.F. Perus Pirapora, tais como o corte, trilhos e dormentes. Quanto aos passageiros do sistema metropolitano, ainda que possam ver o local através das grades da plataforma, dificilmente se atentariam a tal. De maneira geral, não há sinalização ou qualquer

elemento que evidencie o patrimônio, assim, o espaço e os trilhos poderiam ser facilmente confundidos com estruturas desativadas da própria CPTM.

Figura 10: Dormentes e trilhos EFPP. (Direita) Plataforma da estação. **Fonte:** E.H.M (autor)

O trecho compreendido entre a estação Perus e a cerca que a separa do complexo industrial – menor que um quilômetro – não possui capacidade de operação, grande parte dos trilhos está soterrada e os dormentes deteriorados, com ausência de via em alguns pontos.

2.3.2 E.F. Perus Pirapora: PN (Km 2,760) e Pátio do Corredor (Km 5)

Situado no bairro de Perus, extremo oeste da capital Paulista e a poucos metros da divisa com o município de Caieiras/SP, o Pátio do Corredor concentra as atividades de visitação, recuperação e conservação do acervo, tarefas desempenhadas pelos voluntários do Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC. Em 2011 o local passou a abrigar a maior parte do acervo rodante da E.F. Perus Pirapora.

A PN[14](km 2,760) é atualmente ponto de partida dos passeios ferroviários realizados semanalmente pelo Instituto de Ferrovias e único acesso de visitantes ao Pátio do Corredor. Trata-se de um cruzamento da ferrovia com a Rua Santa Gertrudes, via não pavimentada localizada próxima a Estrada de Perus e ao Parque Anhanguera.

[14] Passagem de nível.

Acesso de visitantes ao acervo aos domingos, o caminho é utilizado durante a semana, principalmente, para o escoamento de produção de uma pedreira local. A passagem de veículos particulares não é restrita, contudo, é necessária a identificação em uma guarita. O trecho não é atendido por linhas regulares de transporte coletivo o que limita o acesso a veículos particulares e deslocamentos à pé, quase nulos. Como ponto positivo destacamos a largura da via – em função da necessidade de tráfego industrial – que permite o acesso de veículos de médio e grande porte, tais como vans ou ônibus. Conta com sinalização de segurança para cruzamento de via e limite de velocidade. Não há qualquer tipo de sinalização turística. O local carece de infraestrutura e conta apenas com uma plataforma adaptada para o embarque de passageiros e espaço não estruturado para o estacionamento de veículos. Conforme informação posterior à data da visita, no mês de maio os voluntários iniciaram a construção em caráter provisório de uma cobertura em madeira e telhas para a plataforma.

Figura 11: Passagem de nível. 2012 (Km 2,760) **Fonte:** E.H.M

Figura 12: Plataforma provisória e carro de passageiros em PN. 2012 **Fonte:** E.H.M

O Pátio do Corredor dista da PN, ponto de partida, em aproximadamente 3 quilômetros. Como outras da E.F. Perus Pirapora não era uma estação oficial, tratava-se apenas de uma parada (GIESBRECHT, 2011), segundo apontamentos de Nilson Rodrigues:

> Corredor era um pátio com 4 vias e mais um triângulo de reversão, com um posto telefônico e um ponto de abastecimento de água. Ali as composições eram divididas em duas e metade ficava estacionada, aguardando pelo retorno da locomotiva da fábrica. Às vezes, em vez de se dividir a composição, uma locomotiva auxiliar vinha da fábrica e auxiliava a tracionar a carga toda. Isso porque o trecho até a fábrica é

> um aclive acentuado (Nilson Rodrigues, 11/2002, disponível em GIESBRECHT, 2011).

Figura 13: Pátio do Corredor. sem data[15]. **Fonte:** COPEDOC / IPHAN/RJ.

Em 2011 o pátio passou a abrigar a maior parte do acervo rodante desta ferrovia após operação de transferência dos vagões e locomotivas antes localizados na cidade de Cajamar. Esta operação foi realizada via transporte rodoviário, visto que uma parcela considerável de vias férreas já não conta com capacidade de operação. Retomando os apontamentos sobre o Corredor, a área não conta com saneamento básico e energia elétrica, a água é proveniente de nascentes sendo captada por uma caixa d'água remanescente da construção da ferrovia. Das estruturas para visitação, destacamos a existência de dois sanitários, estacionamento[16] e, também em caráter provisório, um pequeno espaço coberto construído em vigas de madeira e telhas simples. Este espaço é utilizado para recepção dos visitantes e comercialização de alimentos (doces e salgados industrializados) e bebidas.

Estão expostas no pátio parte das locomotivas e outros rodantes, sendo alvo da curiosidade e motivação principal de parte dos visitantes. Quanto à configuração do

[15] Integra o processo 1.104 – T – 83 do IPHAN, foto anterior a 1980. Consta no documento original "Cruzamento em Corredor"

[16] Com base nas restrições legais em função do Parque Anhanguera o acesso com veículos a este ponto é restrito a membros do IFPPC e prestadores de serviços. Estrada não pavimentada e com alguns obstáculos.

Corredor, ele representa o principal espaço de visitação, concentrando os materiais como atrativo e a possibilidade de sociabilização entre os membros e visitantes. Além do valor histórico, entendemos os materiais ali expostos como um importante cenário para a viagem, visto que o grande número de locomotivas e outros carros dão ao ambiente a característica de pátio ferroviário, sendo uma paisagem diferenciada e que aproxima o passeio de um ambiente ferroviário.

Figura 14: Trem da EFPP. Locomotiva nº 8. 2011. **Autor:** Rodrigo Cabredo

Figura 16: Trem da EFPP. Locomotiva nº2. 2011 **Autor:** E.H.M

Figura 15: Pátio do Corredor. 2012 **Autor:** E.H.M

Figura 17: Espaço coberto para visitantes. 2011. **Autor:** E.H.M

Relacionando as impressões colhidas nas diferentes visitas, apontamos o aumento no número de material rodante alocado nas dependências, tendo crescido também o número de materiais restaurados e em condições de operação. Em 2010 estavam restaurados apenas uma locomotiva a vapor, um carro de passageiros e um vagão. Foram acrescidos a este conjunto uma locomotiva a vapor e uma locomotiva diesel. Apesar da demolição do espaço coberto que abrigava os veículos restaurados, aparentemente a degradação, já presente na visita e pesquisas anteriores, parece não ter evoluído. A via permanente apresentou melhoras e apesar da presença de vegetação rasteira em pequena quantidade já dista da antiga aparência de abandono. Destacamos

que o processo de remoção do material rodante de Cajamar para o Pátio do Corredor exigiu transporte rodoviário e uma operação delicada. Notamos também uma evolução significativa na oferta e fluxo de visitantes. As visitas antes esporádicas e realizadas através de agendamento passaram em 2011 a ocorrer todos os domingos com viagens programadas e abertas ao público.

Figura 18: Pátio do Corredor. 2012
Fonte:E.H.M

Figura 19: Operação de remoção do material rodante. 2011. **Autor:** Rodrigo Cabredo

Em uma análise simples, apontamos que as infraestruturas básicas e de visitação estão aquém do necessário. As atividades de visitação são oferecidas supervisão da diretoria da associação, contudo, não há uma mão-de-obra especializada para o turismo. Os diversos serviços – desde recepção até manutenção - são prestados por voluntários, pessoas que exercem funções variadas no dia-a-dia e se reúnem em dias determinados para colaborar gratuitamente nesta causa. Por outro lado, a ausência de infraestrutura especifica para o turismo deve ser ponderada, visto que se trata de uma associação que tem por objetivo a preservação, sendo o turismo entendido por eles como uma ferramenta, uma atividade meio. A visitação é ainda uma realidade recente para este bem, contudo, tem apresentado – considerando as três visitas – desenvolvimento

Figura 20: Grupo de Ingleses em Vista. 2012 **Autor:** E.H.M

Figura 21: Usos turísticos. 2012 **Autor:** E.H.M

2.4 PROCESSOS DE TOMBAMENTO DA E.F. PERUS PIRAPORA

2.4.1 Contextualização

A relevância do acervo e interesse do solicitante faz com que sejam abertos processos para tombamento nas demais esferas: municipal e federal. Aberto em 1989 o processo municipal teve como objeto principal a Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus e a Vila Triângulo, conjunto de moradia destinado aos operários da fábrica. A ferrovia é mencionada e seu reconhecimento ocorre na forma *ex-officio* a partir da decisão do CONDEPHAAT. Em nível federal, o pedido é realizado pela ABPF, mesmo solicitante do processo estadual, em 1983. Diferente dos outros a decisão foi contrária ao tombamento do bem.

2.4.2 CONDEPHAAT 21273/80 (Estadual)

Aberto através de solicitação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF datada de maio de 1980, o processo 21273/80 tramitou até meados de 198517, data na qual recebeu parecer favorável ao registro no Livro do Tombo. Dotado de três volumes o processo conta atualmente com 946 páginas, sendo grande parte destas posteriores a decisão de tombamento e referentes a contestações, complementos, denuncias, entre outros. Sua organização está pautada em numeração crescente e obedece as datas de junção dos documentos aos volumes do processo.

Em relação a conservação dos documentos originais, podemos afirmar que as páginas e estruturas encontram-se em bom estado, havendo apenas marcas de manuseio. Destaque negativo para o inicio de oxidação (papel quebradiço), contudo esta realidade atinge um número restrito de folhas, em sua maioria, recortes de jornais, além da impossibilidade de leitura de trechos contidos em um pequeno intervalo (páginas 260 – 263), problema relacionado não ao suporte, mas sim as informações em si, já não aparecem em maneira nítida.

Devemos apontar a existência de uma vasta pesquisa realizada pela ABPF – mérito reconhecido pelos técnicos em diferentes páginas – sobre o acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora e sua importância frente aos remanescentes que constituiriam, posteriormente, o patrimônio ferroviário paulista. As várias fotos retratam diferentes momentos da ferrovia, sendo produto de argumentação realizada pelo solicitante,

[17] Publicado em 05 de janeiro de 1987 no Diário Oficial do Estado – Resolução.

instruções para o tombamento e visitas realizadas pela equipe técnica, sendo um rico material histórico, importância multiplicada pelos relatos técnicos realizados. Pensando neste documento como um todo, pode ser entendido como basicamente um relato histórico formatado em linha, acontecimentos sucedidos e que levam a novas ações e acontecimentos.

A solicitação da abertura do processo de tombamento parte da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF em oficio encaminhado ao CONDEPHAAT em 17/04/1980 pelo então presidente desta associação Juarez Spaletta. Neste documento ele relata a preocupação decorrente da licitação pública para a venda dos bens da Companhia de Cimento Porthland Perus prevista para 20 de maio do mesmo ano, onde completa dizendo "[...] cresce nossa preocupação para o fato desse acerto de tão grande valor histórico pode ser de um dia para o outro, irremediavelmente perdido para ser sucateado" (CONDEPHAAT, 1980, p. 2). Parte do complexo da fábrica de cimento, a EFPP seria vendida juntamente com as demais estruturas e seu destino – desde que não se efetuasse a abertura do processo de tombamento – ficaria a critério de seus compradores.

Como meio de demonstrar o valor existente na estrada de ferro a ABPF apresenta um documento complementar contendo a história, materiais e instalações do complexo da EFPP, apontando ainda a necessidade de manter a unidade deste conjunto. Este documento compreende o intervalo entre as páginas 3 e 17 do processo.

Quanto à valoração do bem, o motivo histórico cultural é apresentado com grande ênfase "[...] é o fato de ser ela um conjunto completo, em funcionamento normal e integral, o que lhe atribui um valor cultural mais amplo que o de uma amostragem histórica composta por objetos, ainda que muito completa, visto que no presente caso sobrevive com ela uma tradição de uso e manutenção artesanal já quase morta pelo progresso e tecnologia" (CONDEPHAAT, 1980, p. 4). Durante o processo a fábrica seguia em funcionamento, assim, a ferrovia seguia suas atividades de transporte de matéria-prima e escoamento de produção. Quanto à tradição de uso descrita, estava relacionada ao tipo de material utilizado e práticas existentes, não sendo o mais atual este dependia de uma manutenção praticamente artesanal e já em desuso.

Segundo a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF (CONDEPHAAT, 1980) a Estrada de Ferro Perus Pirapora é uma ferrovia econômica de pequena extensão construída em bitola reduzida (60 cm) implantada no inicio do século XX, tributária de uma ferrovia maior. Sendo considerada a última ferrovia de

bitola 60 cm (bitola estreita) a operar na América e uma das únicas do mundo. Além desta existe apenas um trecho da Rede Mineira de Viação com sede em São José Del Rey – MG, parte da Rede Ferroviária Federal S. A, contudo, como ressaltam os solicitantes, possui características muito diferentes da EFPP.

Para Odilon Nogueira de Matos (1974 apud CONDEPHAAT, 1980) a história ferroviária do estado de São Paulo é dividida em quatro fases distintas, sendo a terceira caracterizada pelas concessões feitas com ausência das garantias de juros – presentes nas anteriores – e criação de zonas privilegiadas, ocorrendo nesta fase multiplicação de ramais e pequenas ferrovias (as "cata-café" ou "puxa-cana). Normalmente construídas em bitola estreita para a redução dos custos das construção, estas ligavam as fazendas longínquas a ferrovias maiores por onde era possível escoar o café. Tendo por base os apontamentos de Odilon Matos, o autor do documento fala sobre a construção da ferrovia em questão:

> Neste panorama integra-se a construção da E.F.P.P., ainda que o motivo de sua implantação não fosse o mais característico dependente da agricultura, atravessando fazendas distantes, mas sim significativamente ligadas a primeira fábrica de cimento do país, em um subúrbio da capital que se industrializava (CONDEPHAAT, 1980, p. 5).

Com a queda do café grande parte das pequenas ferrovias perdeu sua razão de ser, construída sob a ótica de objetivos imediatistas e sem perspectivas além da exploração da fonte de renda, estes equipamentos tornavam-se onerosos sendo muitos destes abandonados por seus proprietários. Tal crise não atingiria a Estrada de Ferro Perus Pirapora uma vez que esta não perdeu sua fonte de renda, tornando-se assim uma exceção entre suas congêneres. Com as alterações dos planos econômicos nacionais as ferrovias perdem espaço em meio ao avanço da indústria automobilística e as rodovias, em 27 de dezembro de 1955 a lei nº 2698 autorizava a supressão de trilhos, segundo Matos (1974 apud CONDEPHAAT,1980) só no estado de São Paulo quase mil quilômetros de estradas férreas foram suprimidos.

Segundo a ABPF (CONDEPHAAT, 1980, p. 7) a EFPP formou casualmente "[...] a mais variada coleção de locomotivas que se possa imaginar", apontando o complexo como um excelente museu em potencial. Única remanescente das estradas de ferro econômicas a Perus Pirapora conta com equipamentos fabricados antes de sua inauguração (1891 – 1945), provenientes de diferentes países como: Estados Unidos, Alemanha, França, Inglaterra, Canadá e Brasil. O desuso da bitola de 60 cm – comum

nas estradas de ferro econômicas – cessou a fabricação de material rodante do tipo, obrigando a empresa a abastecer-se de material proveniente de outras ferrovias, prática facilitada em função do fechamento de suas congêneres como a Tranway da Cantareira, Companhia do Dourado, Ramal Ferro Campineiro, Companhia Paulista – Ramal de Santa Rita, fechadas em grande parte pela queda do café. Suas características técnicas atribuíam-lhe particularidade, sendo um sistema em funcionamento pleno e sem alterações, realizando operações ferroviárias a muito esquecidas nas demais ferrovias. Ainda na valoração histórica a ABPF cita as dimensões dos veículos operacionais desta ferrovia que em função do tipo de trilho utilizado não passavam de um quarto do tamanho em relação a similares atuais.

Para os relatores a justificativa do tombamento está pautada no risco de destruição do bem, uma vez que consideram que o fechamento da fábrica de cimento tiraria desta ferrovia a razão de ser e levando a paralisação das atividades, esta por sua vez culminaria em provável destruição e venda dos materiais por comerciantes de sucata.

> O ‘apetite’ por sucata ferrosa das empresas de ferro-velho, é, sem dúvida, o maior perigo que correrá em breve a E.F.P. P, a exemplo de ofertas encaminhadas por conhecida empresa de São Bernardo para a compra do material rodante [...] o perigo pode vir até do estrangeiro, dos Estados Unidos, onde a Edaville Railroad18, uma associação similar a nossa, conhecedora da situação da E.F.P.P está disposta a comprar por preço de ouro a parte mais rara do material rodante para ser preservada nos EUA! (CONDEPHAAT, 1980, p. 18).

O trecho anterior é parte de um apelo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária encaminhada ao Secretário de Cultura falando sobre a necessidade de uma decisão rápida sobre a abertura do processo. Pede ainda a intermediação do senhor Ruy Ohtake, presidente em exercício do CONDEPHAAT, e relatam ao fim do documento a intenção de campanha na imprensa para conscientização da necessidade do tombamento do bem em questão, mas apontam que aguardarão o contato do presidente do conselho de defesa do patrimônio antes de tal ação.

Ainda durante o processo de tombamento surgem propostas de uso para o bem tombado, criando opções para a utilização e inserção do bem em diferentes contextos e usos, sem deixar de considerar em contrapartida suas características particulares e sua unidade. A ABPF vê como uma oportunidade um projeto de época para a criação do

Parque Anhanguera na região, localizado em área cortada pela linha principal da E.F.P.P, prevê ainda a adaptação da ferrovia para o transporte de passageiros concomitante com o escoamento de produção, sugere também que em caso de paralisação de atividades órgãos como a EMBRATUR poderiam assumir as responsabilidades desta ferrovia.

> Desta gleba, cerca de 18 km são cortados pela linha tronco da E.F.P. P, o que de imediato sugere o seu uso como complemento ou equipamento daquela área de lazer, de que não faltam exemplos em vários países. O uso mais evidente seria sua utilização como forma de penetração no parque, além do extraordinário atrativo apresentado em si por um velho trem que o percorresse. [...] aproveitando o próprio Parque e a grande afluência de pessoas a ele, poder-se-ia montar ali um Museu Ferroviário, que daria guarida e uso didático ao material hoje abandonado, porém de alto valor documental (CONDEPHAAT, 1980, p. 14).

Consta no processo cópia da obra "A Estrada de Ferro Perus Pirapora: Um monumento histórico" de responsabilidade da ABPF datada de 1980, contendo informações sobre o bem, material rodante, fotos e mapas, compreende o intervalo entre as folhas de número 20 e 62 do processo.

Em 18 de abril de 1980 é encaminhada em caráter de urgência a solicitação de parecer técnico, tendo retornado em 14 de maio do mesmo ano com parecer favorável a abertura, tendo sido assinado pela historiógrafa Julita Scarano, onde sugere a abertura imediata e aponta a pesquisa realizada pela solicitante com suficiente para instruir o processo, adiando assim as necessidades de estudos históricos. Sobre o valor do bem, ela relata que o equipamento técnico da Estrada de Ferro Perus Pirapora pode oferecer subsídios para o conhecimento de nossa história técnica, ainda não suficientemente estudada e conhecida.

Em 30 de maio de 1980 é aberto com o endosso do senhor Ruy Ohtake o processo de número 21273/80, tendo sido a resenha histórica encaminhada pelo solicitante considerada pelo Conselho como suficiente para instruir o processo, conforme presente na página 69. Posteriormente é enviado ao arquiteto Ruy Gama a solicitação de parecer técnico e ofícios informando abertura de processo de tombamento aos responsáveis pelo conjunto, neste caso, como patrimônio incorporado pela União,

[18] Parque temático americano. http://www.edaville.com/edaville_history.html

em poder da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional – CEIPN.

Em oficio enviado ao CONDEPHAAT ainda em 1980 – conforme o intervalo de folhas entre 70 e 73 – a CEIPN informa a situação jurídico administrativa do bem sob a alegação de tal ser motivo para inviabilização do registro de tombo histórico, apontando que a Estrada de Ferro Perus Pirapora é no momento em questão propriedade do Governo Federal, assim segundo eles estando fora da alçada deste conselho e sendo competência do SPHAN – Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, sugerindo ainda o arquivamento do processo. A CEIPN elenca cinco argumentos como justificativa para demonstrar a inviabilidade do tombamento, a saber:

> I. Ferrovia ligada apenas ao transporte industrial
>
> A Estrada de Ferro Perus Pirapora S.A, com a extensão total de 32,5 km é utilizada unicamente para o transporte de calcário para a fabricação de cimento, e faz a ligação entre a jazida desse minério em Cajamar e a fábrica da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, de uso e finalidade estritamente industrial e da qual depende basicamente a fábrica de cimento [...] (CONDEPHAAT, 1980, p. 71).
>
> II. Patrimônio da União: confiscado pelo governo através do decreto 74.728 de 18/10/1974
>
> III. Bens em processo de alienação em fase final
>
> IV. Bem pertencente ao Governo Federal e assim fora das competências do
> CONDEPHAAT
>
> [...] essa estrada de ferro é bem da União Federal, achando-se excluída da área estadual, sendo, portanto, a medida desse pedido de tombamento competência da SPHAN, nos termos da legislação federal pertinente, o que mais evidencia a improbidade desse Tombamento compulsório por esse Conselho, sem observância, inclusive, a própria hierarquia constitucional (CONDEPHAAT, 1980, p. 72).
>
> V. A abertura do processo acarretará problemas à administração Federal para a conclusão do processo de alienação.

O responsável ainda acrescenta que: "[...] se for mantida a decisão desse impróprio Tombamento, se tornará inviável e impossibilitada à efetivação da alienação ordenada em Decreto Federal desses acervos confiscados [...]" (CONDEPHAAT, 1980, p. 72). O processo só voltaria a tramitar efetivamente em 1984, conforme oficio em

resposta ao então Prefeito de Cajamar, senhor Aristides O. R. de Andrade, onde o Presidente do CONDEPHAAT, senhor Augusto Titarelli afirma que após paralização o processo 21.273/80 tramitava no conselho. Documento datado de janeiro de 1984 aponta também a inexistência de esboços para destinação do complexo, devendo este assunto ser estudado juntamente com outras instituições, como a Prefeitura de Cajamar, secretarias municipal e estadual de turismo, além dos proprietários.

Quanto as propostas de uso – documento anterior ao ofício de Augusto Titarelli – a PAULISTUR se coloca a disposição para tratar das propostas de uso futuro, apontando que o mesmo deveria ser desenvolvido paralelo ao andamento do processo. Mario Carlos Beni, diretor de planejamento e pesquisador da área de turismo, aponta a necessidade de preservação como retrato de uma função econômica especifica – conforme documento disponível na folha 75 – completa ainda apontando a natural desativação da ferrovia em um período de até dois anos, justificando assim os inícios breves de um planejamento para revitalização do conjunto.

Durante a paralisação ocorrida entre 1980 e 1984 a documentação pode ser resumida em manifestações a respeito do andamento do processo por parte do solicitante e vistoria ao bem em estudo. Em abril de 1982 as técnicas Cristina Wolff e Silvia Wolff, na companhia de Júlio Moraes, arquiteto e membro da ABPF, realizam visita ao local. O relatório desta vistoria apresenta diversas considerações sobre o bem e suas condições na época.

Em relação ao local e suas perspectivas:

> O local, uma grande área plana circundada por elevações com muitas vegetações e de bom potencial para intervenção paisagística que vise o turismo. No plano, localizam-se as oficinas e um triangulo para manobra das composições (CONDEPHAAT, 1980, p. 116).

Locomotivas e situação do acervo:

> Em Gato Preto [...] localizamos em estado razoável as locomotivas de nº 6, nº 11 e n° 18; a de n° 3 lá se encontra desmontada [...] Em Cajamar encontramos em razoável estado de conservação as locomotivas de n° 2, n° 5, n° 8, n° 10, n°14 e n° 17. As de n°9, n°13, e n° 25 já se encontravam na fila da morte na ocasião do pedido de tombamento e são provavelmente os destroços que não conseguimos identificar (segundo a ABPF, ainda são recuperáveis) (CONDEPHAAT, 1980, p. 119).

> Notamos ainda que uma considerável quantidade de trilhos estava sendo transportada por caminhão, não sabemos se para ser vendido (CONDEPHAAT,1980, p. 119)

A visita contou ainda com uma viagem a bordo de uma composição da E.F. Perus Pirapora:

> Em Cajamar nos esperava apitando a locomotiva n° 17 com um carro de passageiros que nos levou a inspecionar a linha até o km 12 [a partir deste ponto o tráfego estava interrompido] (CONDEPHAAT, 1980, p. 119).

As páginas seguintes apresentam resposta à visita do Prefeito da cidade de Dummont, senhor Ernesto Bettol, referente a duvidas quanto a doação de bens tombados. Em documento oficial o presidente do CONDEPHAAT, senhor Ruy Othake, aponta que esta ação conta com ressalvas, em síntese, as principais seriam: que o bem não saia do país; não seja descaracterizado; e que a utilização esteja em acordo com o motivo do estudo de tombamento. Não há outras indicações neste processo, contudo, conforme relato da ABPF, presentes na documentação para tombamento em nível federal (IPHAN, 1983) o senhor Patrick Dollinger afirma que foram informados da doação de uma locomotiva fabricada em 1896 a Prefeitura de Dummont para exposição em praça pública, fato que considera abrir precedente grave para o desmantelamento do acervo.

Em novembro de 1983 o Prefeito de Cajamar encaminha um apelo ao Secretário de Cultura para que tenha parecer favorável ao tombamento o mais breve possível, considerando os riscos de perda do que considera um dos mais bonitos recantos para futuras promoções turísticas. Sobre o uso turístico: “Tratando-se de uma região com grande potencial de turismo, a ferrovia representa um fator importante no desenvolvimento de um programa capaz de atender justamente aos objetivos do Conselho de Proteção do Patrimônio Histórico” (CONDEPHAAT, 1980, p. 185).

Em julho de 1984, um fato não necessariamente relacionado ao apelo realizado anteriormente, o conselheiro Mario Savelli recomenda ao Egrégio Colegiado que se manifeste favorável ao imediato tombamento com preservação integral da E.F. Perus Pirapora. Apontando a instrução inicial como suficiente, considerando o alto valor cultural do acervo, segundo ele suficientes para conduzir a recomendação de pronto tombamento (CONDEPHAAT, 1980, p. 188) o técnico faz considerações a cerca dos valores apresentados:

> [...] tornou-se coletora natural do restante das antigas ferrovias desativadas
> – verdadeiro mostruário do remanescente do período em que as linhas de gabarito mínimo constituíam elementos básicos no transporte da produção agrícola, então alicerçador da economia nacional. Não se deve – a nosso ver – desprezar essa oportunidade de preservar um acervo concentrado [...] permitirá apresentar espectro amplo de uma atividade que teve marcante expressão em nossa história econômica (CONDEPHAAT, 1980, p. 188).
>
> O conjunto é muito característico por ser dos últimos remanescentes da bitola 60 cm do mundo e pela composição do material rodante, que foi formado principalmente a partir da aquisição de componentes de várias linhas que se extinguiriam (CONDEPHAAT, 1980, p. 190).
>
> [...] devem somar-se o pitoresco da região onde se desenvolve o traçado, a facilidade de acesso, a partir de São Paulo, por rodovia ou ferrovia e a vizinhança com o Parque Anhanguera, gerando condições mui propicias a um amplo projeto de natureza cultural de lazer que transcende ao, já fascinante, de reminiscência dos primórdios da industria e da tecnologia paulista que a ferrovia apresenta [...] (CONDEPHAAT, 1980, p. 190).

Com relação aos usos para o bem tombado:

> Pensamos que somente após esgotadas todas as possibilidades de manter a ferrovia em funcionamento com finalidade cultural e como atração turística dever-se-á considerar a alternativa consistente em conservar o acervo estático no Museu de Tecnologia de São Paulo ou no Museu Ferroviário Barão de Mauá (CONDEPHAAT, 1980, p. 191)

Aprovada a recomendação do conselheiro Mario Savelli, o Egrégio Colegiado aprova em 30 de julho de 1984 o tombamento do acervo da E.F. Perus Pirapora, contando com linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações (CONDEPHAAT, 1980, p. 193). Cumprindo as determinações legais as páginas seguintes comprovam o encaminhamento desta decisão aos interessados neste processo, entre eles o senhor Dr. Antonio João Abdalla Filho, presidente da empresa proprietária do bem. Por uma questão de esclarecimento, neste momento a EFPP não está sob responsabilidade do Governo Federal, uma vez que após leilão voltou a característica de bem particular.

Contrários a decisão de tombamento, dentro dos termos da lei, os proprietários contestam tal decisão e apresentam argumentação relacionada. Em papel timbrado da empresa:

> [...] razão não assiste a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, pois demonstrado totalmente sem fundamento o temor de desaparecimento da estrada de ferro e seus pertences, posto que, os atuais proprietários conservam e preservam este patrimônio histórico, nos exatos termos do pretendido com tal tombamento (CONDEPHAAT, 1980, p. 202).

Desenvolvendo sua argumentação, o relator deste documento aponta que, caso se verifique o tombamento – fato que afirma não acreditar – seria inviável tornar esta uma ferrovia unicamente turística, uma vez que ela é responsável pelo transporte da matéria-prima e produção da fábrica de cimento (CONDEPHAAT, 1980, p. 203). Finalizando o documento expõe: "Assim espera a requerente, uma vez contestada a proposta do Colegiado pelas razões expostas, e após a manifestação desse órgão, não seja aprovado pelo Sr. Secretário o tombamento ora proposto, por ser da mais lídima, salutar e costumeira JUSTIÇA." (CONDEPHAAT, 1980, p. 204)

Reafirmando o tombamento o conselheiro Mario Savelli aponta: "[...] não encontramos qualquer motivo para modificar a recomendação que, no Parecer datado de 01 de julho de 1984, externamos de Tombamento da Ferrovia em causa" (CONDEPHAAT, 1980, p. 208). Ainda neste documento informa que os bens substituídos devem ser recolhidos para preservação, para fins de memória, além de solicitar relatórios referentes ao número de viagens realizadas pela fábrica e sua produção mensal no mesmo período. Apontamentos endossados também pelo Egrégio Colegiado.

Considerando a contestação foi solicitada nova visita ao local, ação realizada em dezembro de 1984 pelas arquitetas Cristina Wolf e Silva Wolf, tendo como resultado, além dos relatos, um vasto arquivo de imagens, documento presente no intervalo entre a página 213 e 222. No bairro de Perus ficou constatado que a fabrica encontrava-se paralisada e que seus funcionários não se ocupavam em nenhuma de nenhuma atividade produtiva. Em Gato Preto a oficina era guardada por apenas um funcionário e o mato e a poeira invadem as instalações e materiais abrigados. No trajeto entre Gato Preto e Cajamar, uma obra de recapeamento passou uma camada de asfalto sobre os trilhos. Em Cajamar a situação não se alterou substancialmente, destaca a paralisação das atividades da antiga pedreira (CONDEPHAAT, 1980). Concluindo o relatório as arquitetas afirmam:

> Basicamente se pode constatar que a fábrica encontra-se totalmente paralisada e que o tempo só vem contribuindo para a degeneração do material rodante e da linha férrea, bastante invadida e prejudicada pela

> falta de manutenção. [...] Urgem providencias, com vistas à preservação do acervo, já que se evidencia que os proprietários não farão investimentos para a recuperação do sistema ferroviário sem a possibilidade de funcionamento da fábrica, que na melhor das hipóteses entraria em funcionamento apenas em 1986 (CONDEPHAAT, 1980, p. 215).

Cientes das contestações por parte dos proprietários, a ABPF apresenta através de documento assinado pelo seu então presidente Julio Eduardo Corrêa Dias de Moraes argumentos contrários aos fatos expostos na contestação da empresa. Reafirmando seus interesses em colaborar com CONDEPHAAT e proprietários no interesse em compatibilizar interesses culturais e econômicos faz uma longa exposição. Neste documento nos importa destacar as informações a cerca da situação da ferrovia naquele momento e suas considerações a cerca dos usos. Divergindo do apresentado pela empresa afirmam que é sabido que a ferrovia está fora de funcionamento há quase dois anos, já não havendo funcionários suficientes para sua operação. Apontam como prova a capa de ferrugem existente nos trilhos e a impossibilidade de trafego em alguns trechos, impedimentos provenientes de vegetação, além da quantidade de trilhos suspensos no ar. Em relação a preservação em museus:

> [...] permitimo-nos [ABPF] opinar que o Museu de Tecnologia de São Paulo, que embora existe há dois anos nunca abriu suas portas e seria completamente inadequado para abrigar o acervo, pois o removeria do seu ambiente rural para um espaço ensano, que, por maior que seja, sempre será exíguo e estranho a ele; O Museu Ferroviário 'Barão de Mauá', de propriedade da FEPASA, já se ressente da falta de condições, verba e espaço para bem conservar a sua própria coleção, que deverá ser muito aumentada com outras peças do enorme acervo daquela empresa (CONDEPHAAT, 1980, p. 226).

Em abril de 1985 o conselheiro Mario Savelli relata que múltiplas ocorrências contribuíram para a lenta tramitação deste processo, elenca entre elas o confisco da CEIPN. Crendo que os esforços e informativos anteriores eram suficientes, reitera a recomendação de imediato tombamento, decisão posteriormente endossada pelo Egrégio Colegiado. Indicando a falta de colaboração dos proprietários:

> Enfim [remetendo a exaustiva argumentação anterior], um quadro de abandono e imobilismo, sem indícios visíveis de reativação próxima, o que deve ter contribuído para que a Estrada de Ferro Perus Pirapora não tenha dado, até hoje, resposta ao oficio 731/84, de 03 de outubro de 1984[...]Essa situação de inércia obriga – ao nosso ver – a prontas providencias para a preservação do raro acervo cultural (CONDEPHAAT, 1980, p. 233).

Em relação aos usos, possivelmente uma atenção aos apontamentos realizados pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária:

> Somente após esgotadas todas as possibilidade de, através da inteligente colaboração, manter a ferrovia em funcionamento na tríplice função cultural, industrial e de lazer turístico é que se pode cogitar do simples Tombamento do material rodante e conexos para exibição estática num dos museus especializados no Estado de São Paulo ou de outro que, para esse fim, seja criado (p. 234).

Manifestando apoio ao tombamento da EFPP, a Associação de Preservação da Memória Ferroviária – APMF, com assinatura do senhor Sérgio Feijão, encaminha em julho de 1985 copias de documentos históricos – total de 172 páginas – relacionados a esta ferrovia, entre eles, o decreto de concessão datado de 1910.

Após denuncias da ABPF sobre ações predatórias a ferrovia por parte da Prefeitura de Cajamar em uma obra, em novembro de 1985 a técnica Cristina Wolf realiza visita no local. Tendo sido contatado que: "[sobre as obras da Prefeitura de Cajamar] embora não tenham sido retirados metros de trilhos, não se efetivam cuidados por sua proteção. No dia da vistoria, um trator enorme trabalhava no local estacional sobre os trilhos" (CONDEPHAAT, 1980, p. 415). Neste documento a senhora Wolf relata também o avanço da situação de degradação dos acervos desta ferrovia a partir da consideração sobre outros espaços. Demonstrando uma situação desfavorável afirma:

> Acreditamos que, como arquitetas do serviço técnico já esgotamos nossas possibilidades de atendimento a este processo que trata de um tipo de bem cultural, cujas características e dimensões são de tal complexidade que passou a requerer outras providencias e análises. [...]Como dissemos sem uma alternativa concreta no atual quadro, nossas esporádicas vistorias ao local só poderão constatar a gradual deterioração do conjunto da Perus Pirapora (CONDEPHAAT, 1980, p. 416)

Demonstrando não ser uma posição pessoal, anos mais tarde outras manifestações como esta voltariam a figurar os autos do processo. A cada ano as dificuldades na preservação deste acervo se tornam mais nítidas. Em março de 1987 a arquiteta Silva Wolf encaminha considerações a Diretoria Técnica:

> Já manifestamos ao longo deste processo inúmeras vezes sobre as dificuldades que envolvem a preservação de um acervo tão grande e de natureza tão peculiar [...] tentamos através destas opiniões expressar que o tombamento apenas não daria conta do universo de

> medidas necessárias à preservação efetiva do acervo (CONDEPHAAT, 1980, p. 423).

Concluindo este documento, a arquiteta afirma que acredita que o órgão já esgotou suas possibilidades de atendimento, principalmente no que diz respeito a constatar a situação referente. Adiantando alguns fatos, o mesmo se repetiria em 1989, quando em resposta a manifesto de insatisfação relativo a manutenção deste patrimônio - documento apresentado pela Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo e assinado pelo senhor Ayrton Camargo e Silva no mesmo ano – a senhora Silvia Wolf demonstraria preocupação com a situação do acervo da E.F. Perus Pirapora:

> Com relação às manifestações da A.P.M.T.C. temos a dizer que esta entidade é mais uma voz a juntar-se ao desconsolo dos que assistem a degradação do patrimônio ferroviário da Perus Pirapora, dentre as quais incluo a minha [...] Tecnicamente o processo foi respondido da maneira mais adequada de acordo com as especificidades da questão e os profissionais envolvidos – devemos lembrar que não há entendidos em memória ferroviária neste serviço [...] (CONDEPHAAT, 1980, p. 439).

Retomando a ordem cronológica, em 05 de janeiro de 1987 é publicada no Diário Oficial do Estado a Resolução n°5, que determina em seu artigo 1°:

> Fica tombado como bem cultural de interesse histórico o acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), último remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia de bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso estado (CONDEPHAAT, 1980, p. 418).

Em documento datado de dezembro de 1987, assinado pelo senhor Sérgio Feijão Filho a APMF solicita ao então presidente Paulo Mello Barros a cessão de dois "trucks"19da E.F. Perus Pirapora, segundo o interessado com objetivos de utiliza-los na construção de um carro de passageiros, tendo por finalidade restaurar e preservar (CONDEPHAAT, 1980, p. 426). Com justificativas acolhidas pelo Egrégio Colegiado o pedido é encaminhado a STCR em janeiro de 1988, tendo sido recebido com ressalvas pela técnica Cristina Wolf, que com base na resolução de tombamento alega que tal cessão deve ser analisada com muito cuidado, conforme consta na página 431

[19] Conjunto de peças formado, normalmente, por quatro rodeiros. Parte constituinte do material rodante, cada carro é formado por dois "trucks".

(CONDEPHAAT, 1980). Fazendo novas considerações, tais como as clausulas de inalienabilidade e proibição de alteração, solicita nova manifestação do setor técnico. Ainda neste documento o Presidente reafirma os objetivos da associação de multiplicar as copias desta peça e a preocupação dos mesmo quanto ao estado da ferrovia, onde com a cessão salvar-se-ia "[...] de possível destruição, pelo menos um par de 'trucks'" (CONDEPHAAT, 1980, p. 432). Na página seguinte a manifestação técnica, assinada pela senhora Cristina Wolf, aponta que não há mais argumentos a acrescentar a sua exposição anterior, alegando por fim que: "entendo que a decisão de apoiar ou não a cessão de equipamentos é tão somente politica e consequência de uma diretriz que esta Presidência pretende imprimir em relação ao futuro de bem em questão" (CONDEPHAAT, 1980, p. 433). Considerando tais afirmações a senhora Tereza Pielsz encaminha a decisão ao Egrégio Colegiado, contudo, pondera no seguinte: "[...]esta Diretoria pensa que a cessão dos dois trucks à APMF, não invalida de conseguir a revitalização da área para fins turísticos, especialmente nos termos de proposta" (CONDEPHAAT, 1980, p. 434). Não há outras manifestações sobre tal fato neste processo, assim, não é possível afirmar se tal pedido foi ou não atendido.

Em documento assinado pelo senhor Elcio Siqueira, datado de agosto de 1989, convida as autoridades do CONDEPHAAT a participar de um evento organizado para tratar sobre os usos do patrimônio desta ferrovia e da fábrica de cimento. Relatando as intenções do evento o senhor Siqueira aponta que há uma movimentação para tornar a EFPP e a Cimento Perus em um grande centro de lazer e cultura aberto a toda a população (CONDEPHAAT, 1980, p. 445). Tendo confirmado presença a equipe do CONDEPHAAT não pode comparecer, conforme apontado, por um problema na liberação dos veículos, fato entendido pela senhora Eliane de Campos Del Vecchio, geógrafa da equipe de áreas naturais, como prejudicial aos trabalhos e a imagem do órgão.

O intervalo compreendido entre as páginas 449 e 453 corresponde ao relatório de visita realizada pela equipe de áreas naturais, tendo por objetivo estabelecer a regulamentação de tombamento. Assinado pela senhora Simone Scifoni participam desta discussão: Walter Pires (Arquiteto), Maria Cristina E. Scaloppe (Geóloga), Eliane de C. Del Vecchio (Geógrafa). Entre seus diversos apontamentos destacamos a situação do bem:

> Dando inicio ao estudo proposto, realizamos uma vistoria na qual percorremos alguns trechos da linha ferroviária, chegando até os

> terminais da estrada de ferro em Gato Preto e Cajamar, pudemos notar assim, os efeitos do abandono a que está sujeita a ferrovia. Por falta de uso, e consequentemente de manutenção, os trilhos em grande parte do percurso foram cobertos pela vegetação, e num caso extremo, a ação erosiva de um córrego destruiu um trecho da linha ferroviária, cujos trilhos se encontram suspensos no ar. Em alguns trechos, a ocupação urbana expandiu-se, como no caso do bairro Polvilho por exemplo, onde há casas muito próximas a linha férrea, ou no caso da estrada Cajamar – Polvilho, cujo asfalto recobriu em 2 trechos os trilhos da estrada de ferro. Notamos também intervenções recentes em área sem prévia consulta a este Condephaat, como um loteamento aberto ao longo da estrada Cajamar – Polvilho, onde houve um grande corte de terreno e movimento de terra praticamente sobre os trilhos. (Esta grave situação é demonstrada claramente no painel fotográfico preparado para subsidiar a exposição do problema na reunião do Colegiado). Desta forma, foi constatado pelos técnicos o péssimo estado de conservação de um patrimônio de tamanho valor [...] e que se destaca também por um relevante valor paisagístico e turístico, por cortar ao longo de todo seu trajeto áreas de enorme beleza cênica, como o corte em rocha na altura da Rod. Anhanguera, as extensas várzeas que a linha férrea acompanha, limitadas pelo relevo movimentado de morros e morrotes cobertos por vegetação arbórea, assim como os terminais de carga em Cajamar e Gato Preto (CONDEPHAAT, 1980, p. 449).

No que tange os usos do bem tombado a técnica afirma:

> Deve ser destacada informação constante no processo à folha 75, referente ao interesse da Paulistur num trabalho conjunto com o CONDEPHAAT, no sentido de definir proposta de uso e revitalização da E. F.. Apesar do órgão ter sido extinto, acreditamos poder existir ainda interesse por parte da Prefeitura de São Paulo, dado o fato de que a ferrovia corta em 18km o Parque Anhanguera, constituindo assim uma passagem para as áreas do parque inacessíveis ao público (CONDEPHAAT, 1980, p. 451).

Finalizando este documento a senhora Simone Scifoni afirma que há diversas esferas interessadas na preservação do acervo, contudo, para que esta fato seja concretizado é necessário que se fomente a discussão, reunindo diversas entidades, população e poder pública, onde o CONDEPHAAT deve propor e coordenar este processo.

Posterior ao relatório há um documento sem indicação de autoria ou responsável – páginas 456 e 457 - uma síntese cronológica contendo datas e fatos marcantes a história da E.F. Perus Pirapora e os andamentos do processo 21.273/80. Documento datilografado e com data de julho de 1990, acreditamos que tenha sido elaborado por membro técnico do CONDEPHAAT como documento consultivo. Crendo em sua

capacidade de retratar os acontecidos, este documento encontra-se compilado nos anexos deste trabalho.

Novamente sobre as propostas de uso do bem tombado, há um recorte de uma matéria da Folha de São Paulo, datado de 15 de julho de 1990, com subtítulo "Grupo quer reativar ferrovia feita em 1914". Mesmo não se tratando de uma proposta efetiva, demonstra as intenções de uso. Fazendo menção ao uso para visitação o repórter sugere um cenário:

> Apitando na plataforma [Estação Perus], uma singela maria-fumaça estaria a sua espera, pronta para leva-lo a um passeio pelas matas da serra da Cantareira, cortando os bosques do Parque Anhanguera e beirando o rio Juqueri, num percurso de 25 quilômetros que termina em Cajamar (noroeste da Grande São Paulo). Isso poderia acontecer. As marias-fumaças existem e estão encostadas em Cajamar. Os trilhos estreitos e datados de 1914, estão encobertos de mato e interrompidos em alguns trechos. Mas os integrantes do Movimento Pró-Reativação da Ferrovia Perus Pirapora acreditam que tudo o conjunto pode voltar a funcionar, desta vez para virar programa de domingo para paulistanos e turistas (CONDEPHAAT, 1980, p. 458).

Em dezembro de 1993, acompanhado o Assistente Técnica do Ministério Público Estadual em visita as dependências da E.F. Perus Pirapora, a senhora Simone Scifoni relata novos avanços na degradação deste acervo:

> Na ocasião, pudemos constatar evidências de deterioração do bem tombado e intervenções em área envoltória sem autorização deste órgão [...] nas oficinas de Cajamar [aponta situação semelhante no pátio de Cajamar e na Fábrica de cimento] encontramos vagões a céu aberto e locomotivas sob galpão em péssimo estado de conservação. O mato cresce em meio ao maquinário e trepadeiras se desenvolvem sobre os telhados danificando-os e consequentemente expondo o bem à chuva e sol [...] observamos, pelo menos, dois locais onde há ocupação de baixa renda sobre os trilhos e em faixa de domínio da ferrovia [...] Em relação a situação de deterioração do bem tombado temos a destacar que: em diversas ocasiões do processo de tombamento da EFPP, pareceres técnicos relatam contínua degradação do bem, ponderam sobre a relação entre a preservação do acervo e seu necessário funcionamento, e alertam para a relevância de um esforço conjunto dos vários setores envolvidos no intuito de resolver o problema (CONDEPHAAT, 1980, p. 464).

Em resposta, a técnica Silvia Wolf afirma que concorda com as informações e propostas feitas pela equipe de áreas naturais, contudo relata duvidas sobre a efetivação, considerando os interesses do proprietário: "Minha duvida se baseia no fato, expresso

em todas minhas informações técnicas a partir de 1983, de que o proprietário não tem o menor interesse em investir na preservação do imóvel levando em conta sua finalidade cultural“ (CONDEPHAAT, 1980, p. 470). Concluindo o documento, tendo em conta as dificuldades de preservação, afirma: “A responsabilidade pela área é de quem optou por sua preservação – o Condephaat, o Governo do Estado, o povo paulista” (CONDEPHAAT, 1980, p. 471).

As demais páginas se alternam entre diferentes solicitações, sendo a última datada de 30 de setembro de 2008.

2.4.2 IPHAN 1104-T-83 (Nacional)

Documento organizado em volume único conta com 315 páginas. Grande parte destes inclusive a orientação inicial para tombamento, igual ou proveniente do Conselho de Defesa do Patrimônio Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT. A organização20 do processo não está clara, não há referencias com relação a número de páginas. Alguns blocos de documentos recebem o nome “Anexo” e numeração crescente, contudo, nem todas as páginas estão vinculadas a estes. Em algumas folhas constam numerações aleatórias, referentes a organizações de outros documentos, como por exemplo, as cópias do processo do CONDEPHAAT que integram este volume.

Aberto em 1983 pela ainda Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, tramitou em nível nacional, sem definição, até os primeiros anos da década de 2000, sendo sua última página datada de 17/03/2004. Contrariando as diferentes alegações feitas durante os estudos para o tombamento, a decisão final do Conselho é pelo arquivamento do processo, justificada, conforme a página 303 pela “[...] destruição parcial do acervo e existência de outros exemplares semelhantes integrando o acervo de patrimônio cultural tombado” (IPHAN, 1983, p. 303).

Anterior a abertura efetiva do processo, o senhor Antonio L. D. de Andrade, presidente da Regional de São Paulo, encaminha informação em 18 de fevereiro de 1981 ao senhor Antonio Magalhães, Diretor Geral da SPHAN, sobre a solicitação de tombamento da estrada de ferro por parte da ABPF. Ainda neste documento, relata conversas de esclarecimento com membros da associação e visita as instalações da

[20] As informações utilizadas em referência são baseadas em ordem crescente e seguem contagem do pesquisador

antiga companhia. Entre suas considerações, Andrade aponta o uso turístico como uma possibilidade para o local, "[...] na região, contíguo ao percurso da ferrovia, achando-se localizado o 'Parque Anhanguera', extensa área florestada, pertencente à Prefeitura Municipal de São Paulo [...] possui amplas possibilidades de aproveitamento e enorme potencial turístico, voltado ao lazer da população metropolitana" (IPHAN, 1983, p. 82). Ainda sobre o turismo:

> Importa, entretanto, encontrar solução que permita a continuidade e funcionamento da ferrovia, sua manutenção, recuperação e valorização do acervo e, se possível, garantir o acesso, visitação e transporte público. Nesse sentido, a proposta de associar a estrada de ferro ao uso turístico no Parque Anhanguera apresenta-se como forma viável de aproveitamento (IPHAN, 1983, p. 83).

Mesmo reconhecendo a necessidade de aprofundamento das informações, o diretor da Regional de São Paulo aponta parecer favorável desta diretoria para abertura do processo de tombamento, afirmando, ainda que não há dúvidas de que se trata de um "[...] raro remanescente e um importante testemunho tecnológico das primitiva estradas de ferro [...]" (IPHAN, 1983, p. 82),conforme destaque no fragmento a seguir:

> No que tange ao mérito e valores associados a antiga estrada de ferro, capazes de justificar o tombamento pela SPHAN, esta Diretoria carece de referencias para melhor ajuizar a questão [...] contudo, não há dúvidas de que se trata de raro remanescente e importante testemunho tecnlógico das primitivas estradas de ferro [...] quer associadas a ocupação e expansão da lavoura cafeeira, quer como novo e eficiente meio de transporte entre os núcleos urbanos [...] O caso da 'Perús-Pirapora' reveste-se, ainda, de peculiar condição. De fato, na medida da desativação ou modernização de inúmeras outras ferrovias, equipamentos, principalmente locomotivas, foram sendo adquiridos e passaram a integrar seu patrimônio. [...] conferem a Companhia o caráter de um museu criado espontaneamente e em operação. [...] o conjunto de bens, representados pelo acervo da Perus – Pirapora, merece ser preservado. (IPHAN,1983,p. 82, grifos do autor).

Também relacionado às propostas de uso e gestão do bem, em documento denominado "Perus Pirapora: Um sonho a ser vivido já!" a regional de Cajamar da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – solicitante do tombamento – aponta que "[...] a operação da ferrovia terá que estar associada a um trabalho de recuperação e valorização da memória ferroviária regional, cujo principal sustentáculo são os antigos operários da EFPP e da Fábrica de Cimento" (IPHAN, 1983, p. 193).

Em memorando encaminhado a Arq. Claudia M. G. Barroso (Chefe de Divisão de Proteção Legal) o historiador Adler Homero Fonseca de Castro (Assistente Técnico

de Pesquisa) trata a solicitação via oficio do CONDEPHAAT para averiguação da situação legal do bem, conforme mencionado no documento de "desapropriação sem ônus com fins de preservação" (IPHAN, 1983, p.107). Quanto à justificativa e situação atual do bem aponta: "Apesar disso [confisco, devolução parcial ao Grupo Abdalla e desativação da ferrovia], manteve-se na propriedade o relevante conjunto de locomotivas de bitola estreita, motivador do pedido de tombamento" (IPHAN, 1983, p. 107).

Transcorridos aproximadamente dezessete anos da solicitação do processo e após uma série de alterações na estrutura administrativa da antiga SPHAN, atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, passando pela Fundação Nacional PróMemória – FNPM, o processo passa a seu estágio final, o parecer. Com o título "Encaminha parecer de arquivamento n°38/2000, desta data, referente ao processo 1.104-T-83, Acervo Ferroviário da Estrada de Ferro Perus /Pirapora, Perus, São Paulo" (IPHAN, 1983, p. 294), em nota datada de 14 de maio de 2000 encaminhada a arq. Cláudia Barroso, o senhor Adler de Castro informa parecer contrário ao tombamento da E. F. Perus Pirapora, apontando o arquivamento deste processo. Anterior as folhas do parecer oficial, o técnico apresenta algumas informações relativas a abertura e ao histórico de andamento:

> O processo em tela teve um andamento um tanto quanto irregular. O pedido de tombamento foi encaminhado por um oficio da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, datado d 29 de dezembro de 1980 e dirigido ao então Diretor do 12° Distrito da SPHAN, Antonio Luiz Dias de Andrade. Talvez devido ao fato do pedido formal não mencionar o tombamento, se restringindo a uma solicitação de proteção de um acervo que se encontrava ameaçado de destruição, ele não resultou na abertura de processo de tombamento no IPHAN[...]Aberto o processo, em 1983, há um hiato de quatro anos em seu andamento, com um único documento anexado aos autos do processo em 1987 [...] (IPHAN, 1983, p. 294).

Quanto a suas solicitações anteriores:

> Como os citados pedidos ficaram sem resposta e já se passaram seis meses da última reiteração, decidimos ignorar o citado material, já que o mesmo foi dispensável para elaboração de um parecer conclusivo sobre o bem [...] (IPHAN, 1983, p. 296).

O parecer 38/2000 emitido pelo Historiador Técnico Adler Homero Fonseca de Castro propõe encaminhamento ao Conselho Consultivo com a recomendação de arquivamento, contendo as seguintes considerações:

> [...] o conteúdo dos autos, especialmente o pedido original, que definia o objeto de tombamento como a coleção de acervo ferroviário e no qual se enfatiza o fato de ser ele 'um conjunto completo, em funcionamento normal e integral', na data do pedido (retirado do 'documento complementar ao pedido de tombamento' ABPF) (IPHAN, 1983, p. 297).
>
> [...] examinando os autos, não encontramos no bem valores paisagísticos, etnográficos ou arqueológicos excepcionais [...] as cópias de fotos do acervo, constantes dos autos do processo, que demonstram que o mesmo não apresenta elementos artísticos ou arquitetônicas marcantes ou excepcionais que possam justificar a inscrição no livro do tombo de Belas Artes [...] não há associado ao prédio fatos ou eventos históricos que o individualizem como tendo valor excepcional a nível nacional para inscrição no livro do tombo histórico (IPHAN, 1983, p. 298).
>
> [...]o fato de que a inserção histórica possível de ser analisada no bem seria a de seu relação com um processo histórico de certa relevância, o da construção de ferrovias subsidiárias à atividade industrial. Neste sentido, a diversidade e número de máquinas e equipamentos seria um valor relevante
> para consideração. Contudo, é necessário apontar que esta coleção, apesar de ser razoavelmente volumosa dentro de sua categoria, não é única, já que há outros acervos deste tipo preservados em museus [...] que existe um acervo ferroviário de bitola estreita preservado, o do trecho ferroviário de São João del Rei / Tiradentes (processo 1185-T-85), com máquinas e vagões de bitola 0,76 cm [...] (IPHAN, 1983, p. 298).
>
> [...] que não há um conhecimento especifico sobre o acervo como um todo, apenas indicações parciais que demonstram a existência de um pequeno número de máquinas a vapor (21), sendo que diversas delas estão em situação 'irrecuperável' (IPHAN, 1983, p. 298).
>
> [...] que a ferrovia se encontra sem uso, tal como se observa-se no processo de tombamento do CONDEPHAAT [...] em contatos com o pessoal do CONDEPHAAT, foi-nos informado que esta situação de paralisação já vem desde o inicio da década de 80, o que, portanto, resultou em perdas substanciais ao acervo, por abandono e falta de manutenção. Isto inviabiliza a preservação que foi solicitada, a de uma ferrovia em funcionamento (IPHAN, 1983, p. 298).

Por fim, apresenta o seguinte parecer:

> Propomos que o processo seja encaminhado ao Conselho Consultivo, com a recomendação de que o mesmo seja arquivado, por não haver motivos que levem à inscrição do acervo ferroviário da Estrada de Ferro Perus Pirapora, nas suas condições atuais, nos livros do tombo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional[...] (IPHAN, 1983, p. 297).

Em documento timbrado do IPHAN, assinado por Marcos Carrilho, arquiteto da 9° SRIPHAN, datado de 18/09/2000 e encaminhado ao Superintendente, traz as seguintes contribuições relativas a preservação do patrimônio ferroviário e suas peculiaridades:

> Conheço o bem em questão desde há muito, pois fui diretor do Serviço Técnico de Conservação e Restauro do CONDEPHAAT, de 1983 a 1986, e, nesse período, acompanhei as tentativas visando encontrar soluções para a preservação da Estrada de Ferro Perus – Pirapora. Todas, contudo, fracassaram, não tendo sido possível encontrar meios para que a ferrovia e seu acervo fossem preservados [...] Preservar uma ferrovia, assim como o chamado material rodante, pressupõe que ela continue em uso. O uso asseguraria a manutenção não apenas da linha férrea – atividade permanente e onerosa – mas do acervo ferroviário, constituído de locomotivas, carros, vagões, e vários outros equipamentos, inclusive a oficina e peças de reposição. Mais do que isso, tratando-se de uma ferrovia já velha e obsoleta, a própria manutenção depende do pessoal que ainda detinha conhecimento sobre a conservação das máquinas e a capacidade de produzir peças e equipamentos danificados ou desgastados (IPHAN,1983, p. 305).

Manifesta-se favorável ao arquivamento, alegando, em face a deterioração, que "[...] não há mais condições de intervir de modo a preservar a ferrovia" (IPHAN, 1983, p. 305).

2.4.3 CONPRESP 1989-0.0002.597-0 (Municipal)

O processo aberto sob o número 16-002.693-89-04[21] em 29 de junho de 1989 teve como objeto de estudo a Quadra 007 – Setor 187, da cidade de São Paulo. Após o inicio dos estudos para tombamento passa a fazer menções a Vila Triangulo e, em 1992, ao complexo da antiga fabrica de cimento, Cimento Perus. Aberto por solicitação do próprio Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo foi concluído em 11 de setembro de 1992 com decisão de salvaguarda. Conta com 332 páginas, sendo a última datada de agosto de 2006, assinada por José Eduardo de Assis Lefévre autorizando o atendimento de solicitação para vista de processo. Este material encontra-se disponível para consulta no Departamento do Patrimônio Histórico do CONPRESP com sede na cidade de São Paulo.

[21] Consta como número anterior do processo.

Entre a documentação presente nas páginas iniciais destacamos a presença de um recorte de periódico datado de 26 de fevereiro de 1989 com o título de "Destruição do Patrimônio Histórico: estão depenando a Estrada de Ferro Perus Pirapora tombada pelo CONDEPHAAT", a reportagem apresenta informações sobre a situação da ferrovia:

> A ferrugem, lentamente, vai corroendo e apodrecendo o que resta das românticas locomotivas. Mas pior que a ferrugem e o abandono é a ação de ladrões que estão depenando a Estrada de Ferro Perus Pirapora, um verdadeiro museu ferroviário, do qual já resta pouco. Sorte deles. Azar da História [...] ali estão restos das locomotivas que pertenceram à Cia.Mogiana e Paulista, Estrada de Ferro do Dourado, Usina Monte Alegre, Fazenda Dumont e Tranway da Cantareira, usado por Adoniran Barbosa, nos anos 20 e que acabou inspirando seu Trem das Onze (CONPRESP, 1989, p.11).

Conforme descrito pela equipe técnica, as casas da Vila Triangulo foram construídas em 1925 pelo grupo canadense responsável pela fábrica de cimento, sendo suas construções dispostas em forma de um triangulo. No mesmo documento, a E.F. Perus Pirapora é citada durante os argumentos de valoração do bem em estudo: "[...] a vila operária mantém estreita relação com a linha da Estrada de Ferro Perus Pirapora, que lhe é adjacente, inclusive tendo sido utilizada como meio de locomoção desta população até 1972 [...] a nosso ver, a vila operária faz parte do universo de interesse da Estrada já tombada" (CONPRESP, 1989, p. 40 verso). Em 15 de junho de 1989 o documento assinado por Helecine Diamante e Estela T. F. Dutra apresenta parecer favorável para a abertura do processo de tombamento da Vila Triangulo, a justificativa está pautada na unidade do bem e suas relações com a estrada de ferro já tombada.

O parecer técnico – páginas 87 – 201 - elaborado por Walter Pires e Helenice Diamante aponta várias interrupções dos trabalhos e paralisações nas pesquisas, ainda na apresentação os pareceristas falam sobre a ampliação dos estudos inicialmente propostos:

> A partir dessa vistoria [junho/1990] e do conteúdo das entrevistas já gravadas, foi apontada a importância da ampliação dos estudos para além do que foi inicialmente proposto, na medida em que tanto a ferrovia, como a fábrica, as vilas e as demais edificações, compõem um todo articulado na origem mesma de suas existências (CONPRESP, 1989, p. 89).

Os técnicos destacam que as visitas eram constantemente acompanhadas por ex-trabalhadores ou ex-moradores das vilas para esclarecimento sobre o processo de fabricação, o ambiente de trabalho e a vivencia naqueles espaços:

:

> [...] é preciso ressaltar a relevância dessa participação constante dos interessados na preservação da área, imprimindo no parecer técnico o registro de sua memória e possibilitando reconstruir historicamente, através de suas lembranças, a utilidade especifica de cada equipamento ou edificação (inclusive muitas que já não existem mais) no espaço da fábrica e a vida no interior das vilas operárias (CONPRESP, 1989, p. 89).

Sobre as entrevistas realizadas para instrução do processo, o intervalo entre as páginas 105 e 124 tem como base principal os relatos, visando aparentemente uma reconstituição histórica. São diversos relatos sobre o ambiente de trabalho, as funções, relações entre empregados e outros. "O trabalho funde-se com a própria vida dessas pessoas. As recordações do operário distinguem os ambientes, os ruídos e cheiros do seu local de trabalho, vivas e presentes ainda hoje, após anos de aposentadoria e afastamento da fábrica". (CONPRESP, 1989, p. 117).

Buscando posicionar a fábrica de cimento no cenário da época, os pareceristas apontam que até 1925 todo o cimento utilizado no país provinha de importação, pouco depois, já na década de 1930 a maior parte da demanda era suprida pela produção nacional, esta por sua vez, resumia-se a basicamente a fábrica de Perus. Um detalhe curioso é quanto sua publicidade, segundo Pires e Diamante (CONPRESP, 1989, p. 101) "[...] centrada no papel auto atribuído ao cimento nacional, o verdadeiro construtor do crescimento da maior cidade brasileira – São Paulo". O parecer conta com algumas imagens publicadas ao longo do tempo pela companhia de cimento, entre elas, algumas fotos da construção do Ramal Mairinque – Santos da Estrada de Ferro Sorocabana.

Considerando o valor histórico, social e urbanístico do conjunto de instalações da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus (CBCPP); a memória dos trabalhadores; a importância dos equipamentos remanescentes para história da tecnologia na cidade de São Paulo; e o papel da Estrada de Ferro Perus Pirapora na articulação e definição da área dessa indústria; resolvem pelo tombamento do bem (CONPRESP, 1989). Em 15 de setembro de 1992 foi publicada a Resolução 27/CONPRESP/92 que define o reconhecimento e proteção legal. Quanto a E.F. Perus Pirapora o artigo 9º prevê o tombamento "*ex-officio*", "[...] incluindo a edificação

conhecida como Casarão da Ferrovia (ou do 'M') e a Casa de Tráfego" (CONPRESP, 1989, p.272).

2.4.4 IPHAN 1185-T-85 (Nacional): E.F. Oeste de Minas

Processo referente ao tombamento da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, posteriormente integrada a Rede Ferroviária Federal S/A, nos chama a atenção por sua nítida relação com a Estrada de Ferro Perus Pirapora. Apresentado em síntese, este tópico se faz importante ao passo que traz informações em caráter comparativo deste com o bem em estudo. Retomando a alegação para o tombamento, quanto a "[...] existência de outros exemplares semelhantes integrando o acervo de patrimônio cultural tombado" (IPHAN, 1983, p. 303), conforme havia sido apontado também no processo 21.273/80 do CONDEPHAAT (CONDEPHAAT, 1980) trata-se da antiga EFOM, especificamente o trecho entre as cidades de São João Del Rey e Tiradentes, reconhecido como patrimônio através do processo n° 1.185 T – 85 em nível federal. Motivados pelas semelhanças optamos por uma breve leitura deste processo.

Dotado de dois volumes em um total de 231 páginas, o processo de tombamento 1.185-T-85 compreende prédios, máquinas e equipamentos ferroviários e a estação ferroviária de São João Del Rei/MG, solicitado pela extinta Rede Ferroviária Federal. Por informação, anterior a este, datado de 1983, tramitou concomitante o processo 1.096-T-83 solicitado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, referente a EFOM, diferente apenas em seu tamanho, compreendendo um trecho maior, sendo este um dos motivos que o levou a arquivamento, nesta oportunidade o relator cita a existência do processo solicitado pela RFFSA (IPHAN, 1985).

Não diferente das leituras do processo referente a E. F. Perus Pirapora, as dificuldades para valoração dos bens ferroviários são frequentemente explicitadas pelos responsáveis pelo estudo. Célia Perdigão Gelio, arquiteta do SPHAN, em documento do ano de 1986 aponta que "estudos de temas relativos a arquitetura ferroviária no Brasil são ainda muito escassos" (IPHAN, 1985, p. 104), ressaltando ainda a inexistência de outros tombamentos similares no país. Ainda que não esteja claro, possivelmente se refere a inexistência de tombamentos de acervos, uma vez que o primeiro tombamento em nível nacional relativo ao patrimônio ferroviário data de 1954. Quanto ao valor apresentado e interesse para tombamento a arquiteta aponta ser um importante documento relativo a introdução da revolução industrial entre nós.

Em síntese, a reconhecimento deste bem está baseado na raridade de seu material rodante em bitola estreita de 76 cm, remanescente da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, e, em mesmo nível de importância, a ligação da ferrovia com a cidade de São João Del Rey. Não é possível estabelecer uma relação nítida, contudo, considerando a similaridade entre os acervos, sem juízos de valores, e a impossibilidade de se preservar todos os bens, acreditamos que a opção pela ferrovia mineira tenha sido motivada principalmente pelo estado de degradação da E.F. Perus Pirapora. Soma-se a este fato, a distancia dos relatores aos objetos em estudo, dependendo de suas regionais, conforme podemos notar nos relatos dos técnicos responsáveis, o que pode ter dificultado o entendimento e atribuição de valor para o bem. Sabe-se, conforme apontamento em IPHAN (1985, p. 185) referente a ata da reunião do conselho, que o conselheiro e relator Max Justo Guedes é natural da cidade de São João Del Rey, o que não invalida, tira o mérito ou sequer abre preceito para questionamento quanto a decisão ou integridade desta pessoa, contudo, sugere que este tem um conhecimento maior relativo ao bem em estudo, favorecendo assim a compreensão das dinâmicas nas quais este bem estava envolvido e que seriam capazes de justificar, como foi, o seu tombamento. Já para a E.F. Perus Pirapora, pouco se sabe quanto o envolvimento dos técnicos na relação de estudo, aparentemente dependiam unicamente de informações enviadas pela Regional de São Paulo. Assim, acreditamos que a morosidade neste tramite possa de alguma forma ter prejudicada a decisão pelo reconhecimento do bem, problema possivelmente relacionado as mudanças na estrutura administrativa do órgão ocorridas no intervalo em estudo.

2.5 ENTREVISTAS

2.5.1 Ana Luiza Martins (UPPH/CONDEPHAAT)

Formada pela Universidade São Paulo – USP, doutora em História Social, Ana Luiza Martins é funcionária do CONDEPHAAT/SP desde 1982 e atualmente é parte da diretoria da Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico – UPPH, sendo responsável pelo Grupo de Estudos de Inventários e Tombamentos – GEI e subdivisão, Centro de Estudos de Bens Isolados e Patrimônio Imaterial – CETI.

O GEI é formado por uma diretora geral e duas diretoras subordinadas: Ana Martins, responsável pelos bens isolados e patrimônio imaterial; e, Elisabeth Mitiko, incumbida dos assuntos relativos a conjuntos e áreas naturais. Atualmente, cada diretora

orienta e coordena um grupo formado por cinco ou seis técnicos e estagiários. A formação destes está concentrada em arquitetura, segundo a entrevistada em razão das demandas legais relacionadas às áreas envoltórias, licenças para reformas em bens tombados, entre outros, uma vez que o atendimento ao público tem se tornado muito intenso e esta é uma atribuição exclusiva do arquiteto. Há também, tal como a entrevistada, historiadores. Arquitetura e história são, basicamente, as formações principais do corpo técnico.

Ainda relacionado a questões estruturais e orientação acadêmica, em meio às explicações sobre a organização atual, Martins (2010) nos traz algumas informações sobre o corpo técnico no final da década de 1970 e inicio dos anos 1980. Presididos por Aziz Ab' Saber, geógrafo interessado também na preservação ambiental, a equipe contava com geógrafos, geólogos, entre outros, refletindo a demanda dos estudos da Serra do Mar e áreas naturais. Sobre o concurso que lhe dera a vaga no CONDEPHAAT, relata que eram ao todo onze historiadores, destes, apenas dois permanecem. Expressando orgulho, a entrevistada cita os nomes de Maria Luiza Tucci Carneiro, Maria Auxiliadora Guzzo de Decca e Sonia de Deus Rodrigues, ex-técnicas que segundo ela deixaram um legado na instituição. Refletindo sobre o trabalho dos historiadores, Martins (2010) aborda a tradição dos estudos de patrimônio no Brasil, onde, desde 1935 com a criação do IPHAN, as análises seguiam por um olhar da materialidade, arquitetônico, com pouca ênfase em seu ambiente social e quadro histórico. Inicialmente vistos como subsidiários para datas, fatos e fatos notáveis, os historiadores conseguem reverter a situação e inserir os estudos dentro de uma percepção do processo histórico e do significado social, sobretudo da importância do patrimônio para a memória.

A leitura da importância do sistema ferroviário se concentrava nas estações, estrutura de maior visibilidade – uma vez que corresponde ao embarque e desembarque de passageiros – prédio ligado à história das cidades e consequentemente de seus moradores. Assim, Ana Martins (2010) afirma que os primeiros pedidos de tombamento tinham valor afetivo, geralmente representados por personagens políticos ligados aos municípios. Ao conselho, as estações eram parte de uma manifestação espúria de um patrimônio que tinha tradição, de certa forma, relacionado a arquitetura portuguesa, clássica, no período colonial. O número de pedidos cresceria consideravelmente, tendo sido tombadas aproximadamente doze estações, após um balanço realizado há um intervalo entre dez e quinze anos, ficou constatado que haviam cerca de cinquenta

estudos de tombamento. Contudo, com o decréscimo do número de técnicos no órgão, foram elencadas prioridades, ficando as estações, em função da pouca probabilidade de demolição, afirmação que leva em conta o interesse dos cidadãos, deixadas para um segundo momento.

A situação das ferrovias se torna bastante dramática ainda no momento em que toda a malha ferroviária do país passou a responsabilidade da União, surgindo, em meio a decadência do sistema ferroviário, diversos prédios que não se sabia, alguns ainda não se sabe, a quem pertencem. Posteriormente, já após uma grande retração no sistema [com o inicio da extinção da antiga Rede Ferroviária Federal], a União, conforme a entrevistada, "meio perdida na situação", determinou que o IPHAN fosse responsável por avaliar esse patrimônio em todo o Brasil e definir os conjuntos representativos da história ferroviária do Brasil. A premência disso se perder por falta de uso, considerando a impossibilidade do IPHAN em assumir essa tarefa hercúlea – em função do tamanho do acervo e o número de técnicos - de selecionar o que era importante resolvem formar no CONDEPHAAT um pequeno grupo, tendo como ponto positivo os conhecimentos relativos ao interior e as divisões culturais do estado. A entrevistada nos fala também, em meio aos acontecimentos relatados neste paragrafo, sobre os avanços conceituais relativos a ferrovia e ao patrimônio ferroviário:

> [...] o entendimento da estação e da ferrovia tinha mudado em termos conceituais. A estação não era só a estação, você tombar só a estação de embarque e desembarque não significa nada, a marca ferroviária ela vem do complexo industrial que a estação representou. Então você precisa mostrar realmente o que era esse complexo, os seus armazéns de exportação, as caixas d'água, cada uma com sua característica [...] (MARTINS, 2010).

Retomados os estudos do patrimônio ferroviário, tendo já como resultado o tombamento de parte das estações da antiga São Paulo Railway, linha que ligava Santos à Jundiaí, foram estabelecidos critérios para a seleção. Em síntese, estariam elencados nesta ordem: os conjuntos, estações, armazéns; os entroncamentos importantes; a integridade dos edifícios; importância histórica; tendo atenção especial as estações localizadas em estancias turísticas, uma vez que o bem poderia ser utilizado como equipamento para a atividade.

Em relação a importância da preservação ferroviária, Martins (2010) afirma que a ferrovia é um importante elemento na história de São Paulo, relacionada a memória das cidades – "[...] praticamente todas as cidades tem suas linhas e estações[...]" – e

como ferramenta para o desenvolvimento econômico, avanço para o interior e conquista de território.

A compreensão do patrimônio paulista passava por alterações, ainda antes da década de 1980, superando a visão da história dos notáveis e bandeirantismo. O tombamento, também em nível politico, ainda enfrentava dificuldades de entendimento, a ferramenta dificilmente era vista como uma ação de reconhecimento, mas sim como uma sanção administrativa. Neste contexto, através da visão de especialista, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária solicita o tombamento da E.F. Perus Pirapora, justificado pela originalidade e importância do acervo. Ela acrescenta que esta é a única ferrovia em bitola de 60 cm do mundo, estando ainda, ligada a construção da "cidade moderna", uma vez que esta ferrovia era responsável pelo escoamento do cimento produzido pela em Perus. Conta-nos também que houve, inicialmente, um grande embate com os proprietários, que se posicionavam contra o tombamento, situação posteriormente alterada, possivelmente, após ofertas de compra vindas de países como Itália e Estados Unidos.

Conforme ressalta Ana Martins, o entendimento do patrimônio ferroviário na década de 1980 estava restrito a estação e voltado principalmente as questões arquitetônicas, "[...] não se entendia, não se percebia, não se sabia que na verdade era um patrimônio industrial e que aquilo era parte de um complexo" (MARTINS, 2010). Tombava-se o que era bonito, agradável aos olhos, com perspectiva de um patrimônio excepcional de uma fase – desde a década de 1960 – em substituição. Sobre as pesquisas para instrução do processo, relata a dificuldade ocasionada pela dispersão da documentação histórica, não havendo, nesta época, vasta bibliografia sobre o tema. A partir da década de 1990 surgem vários livros que trabalham essa linha, contendo uma leitura da formação das ferrovias e documentação iconográfica riquíssima. Confirmando a importância destes trabalhos que chama de "clássicos, pioneiros", entrevistada fala também do auxilio, atual, da internet. Faz menção ao blog "Estações Ferroviárias do Brasil", apontando esta como uma fonte de pesquisa importante, considerando o trabalho sério de seu responsável Ralph Giesbretch.

Ana Martins revela uma opinião onde, mencionando o aprofundamento pessoal nos estudos relativos ao patrimônio ferroviário, considerando um quadro denso da história econômica, social e politica, todas as estações deveriam ser tombadas, uma vez que estas são um marco para a história da própria cidade. Justificando tal afirmação a entrevistada retoma a constituição das cidades no tempo da colônia eram basicamente

centros administrativos, onde a vida estava concentrada no campo. Com o café rumo ao oeste e centro-oeste do estado e o surgimento da ferrovia temos um novo momento no urbanismo, um novo sistema de urbanização. A ferrovia levava novos materiais, novas ideias, estando diretamente relacionado ao desenvolvimento. Com o trem os jornais podiam chegar no mesmo dia de São Paulo até as cidades do interior, sendo possível ao passageiro ir e voltar no mesmo dia, evidenciando uma importante alteração nas logicas de deslocamento.

Ao falar sobre os critérios e princípios que norteiam as análises para tombamento, a entrevista deixa claro que cada caso possui suas particularidades, sendo a compreensão do processo histórico do bem um principio básico e fundamental. Após as análises do processo histórico se iniciam as investigações voltadas para a relevância do bem em nível estadual. Explica-nos também os estudos temáticos, comuns atualmente em função das demandas e entendimentos atuais. Ainda sobre as temáticas, afirma:

> [...] as temáticas são todas imbricadas, porque nos fizemos, por exemplo, questão de um ano, uma divisão assim: vamos verificar o universo cafeeiro que é muito importante aqui. O momento dessa economia que se desenvolve e faz com que São Paulo ocupe outro patamar, mas nisso, nos vimos que essa economia cafeeira era absolutamente dependente da ferrovia que já era outra temática. Ai nós vamos ver que as indústrias que estão sendo estudadas aqui elas são absolutamente consequência desta junção de ferrovia, café e outras culturas [...] (MARTINS, 2010).

Em relação aos tombamentos de material rodante relata que não há no corpo técnico um especialista para a análise, havendo processos que aguardam parecer especifico. Aponta também, em referencia ao cenário atual da preservação ferroviária, os estudos para tombamento estão em evidencia - destacando a situação caótica deste tipo de remanescente - uma vez que não há um proprietário definitivo, sendo este um tema também prioritário ao IPHAN.

Sobre o tema turismo, Ana Martins (2010) afirma que mesmo não se tratando de um critério para o tombamento, salvo as estações localizadas em estancias turísticas, o potencial para o turismo é uma dimensão contemplada nos estudos de tombamento. Quanto ao uso turístico para o patrimônio afirma que o uso em si é fundamental para a não deterioração do bem, sendo o turismo entendido pela entrevistada como “ideal”, uma vez que a apropriação do objeto extrapola o conhecimento a partir do avanço da ferrovia, paisagens, lugares e da própria informação repassada pelos técnicos em

turismo nos passeios realizados, trazendo exemplos do sucesso do “trem da Estação da Luz”, o Expresso Turístico, e Paranapiacaba.

Por fim, a entrevistada registra nominalmente a equipe, começando por ela, Ana Luiza Martins, os arquitetos José Antonio Zagatto e Alberto Candido e as estagiarias Marcele Andrade e Jordana Cardoso.

2.5.2 José Antonio Chinelato Zagato (UPPH/CONDEPHAAT)

José Antonio Zagato é arquiteto e Diretor substituto do CET - Centro de Estudos de Tombamento de Bens Culturais Isolados, Bens Móveis e Patrimônio Imaterial, uma subdivisão do Grupo de Estudos de Inventários da UPPH. Atualmente, o entrevistado responde pelo Projeto Ferrovias. Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Unidade Presbiteriana Mackenzie. Atualmente é aluno de pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo no curso de Economia Urbana e Gestão Publica. Possui experiências internacionais no campo de urbanismo e patrimônio histórico.

Conforme Zagato (2012) ainda que, do ponto de vista objetivo, o trabalho de instrução do processo se concentre em um ou dois técnicos, existe um trabalho em grupo no sentido de reflexão. Este processo visa o refinamento das diretrizes, critérios e metodologias. Sobre a equipe empenhada nas pesquisas sobre o patrimônio ferroviário, o arquiteto cita os nomes de Ana Martins e, com atuação durante os primeiros momentos do projeto, Alberto Fernando Candido.

Nossa primeira pergunta teve relação com os bens ferroviários em estudo de tombamento, pedimos ao arquiteto para que listasse os processos em andamento. Antonio Zagato nos encaminhou posteriormente uma tabela atualizada (presente nos anexos deste trabalho) contendo quarenta e três itens em análise. Por questões de sigilo os nomes dos solicitantes não nos foram informados. Segundo Zagato (2012), em sua maioria os pedidos partem de pessoas físicas e associações. Dentre os processos em andamento apenas cinco teriam sido solicitados pelo Poder Público.

Sobre o cenário atual da preservação ferroviária, segundo Zagato (2012), São Paulo apresenta um quadro bastante heterogêneo, desde a extinção da RFFSA a partir dos anos 1990. Entre elas destaca a determinação onde o IPHAN torna-se responsável pelos bens que julgar de interesse nacional. O estado de conservação apresenta um quadro diverso por todo o estado:

> De uma maneira geral, o estado de conservação é melhor naqueles locais onde o poder público investiu no âmbito municipal. Então, estações ferroviárias que as prefeituras já vinham num processo de apropriação e destinação para o uso público, principalmente para museus e outros equipamentos culturais. No caso da região metropolitana, os edifícios que foram transferidos ainda no inicio da década de 90 para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, a CPTM. De uma forma geral, são os edifícios da antiga São Paulo Railway, já tombados e homologados pela Secretaria de Cultura que estão em melhor estado (ZAGATO, 2012).

Sobre políticas de recuperação e usos específicas para o patrimônio ferroviário, o entrevistado aponta que estão fortemente ligadas a diretrizes municipais. Não há, além do trabalho de identificação da UPPH, politicas ou instrumentos voltados a estes remanescentes. Em grande parte as prefeituras interessadas utilizam-se de leis de renuncia fiscal, tal como a Lei Rouanet, ou ainda editais de fomento, como o PROAC em São Paulo. Quanto aos usos, em geral as estações são convertidas a equipamentos culturais, contudo, Zagato (2012) aponta que tem encontrado iniciativas criativas do ponto de vista de seu uso público. Destaca um exemplo onde antigos armazéns de carga estavam servindo como ponto de distribuição de cestas básicas ou programas sociais. As estruturas foram adequadas a uma necessidade especifica da cidade. Para ele: "[...] isso está além de transformar o que é patrimônio apenas em equipamentos culturais dá uma viabilidade social e até mesmo econômica em alguns casos" (ZAGATO, 2012).

Sobre os usos culturais, não aponta a existência de um motivo especifico para este tipo de apropriação dos bens, indicando relações entre a ausência de uso dos espaços, carências orçamentárias do município e demandas das populações locais. Para o entrevistado, este tipo de uso do patrimônio:

> [...] é uma forma de você atrelar uma estrutura pré-existente, muitas vezes até em estado regular com baixa necessidade de recuperação, em alguns casos, e simplesmente instalar esses equipamentos culturais que as vezes as populações locais tem uma demanda (ZAGATO, 2012).

Quanto o reconhecimento legal destas estruturas, atualmente, os critérios de estudos técnicos foram pensados em consideração a abrangência destes elementos. O técnico aponta que o entendimento de patrimônio ferroviário foi ampliado, englobando elementos além da estação de passageiros. Segundo Zagato (2012) os critérios seguidos durante os estudos são basicamente: contextos econômico, social e geográfico; estaçoes de linhas tronco; conjuntos ferroviários; marcos 0 e pontos terminais; ramais de

contexto econômico expressivo; contexto histórico expressivo; estações de arquitetura especial; soluções técnicas construtivas ou tipologias arquitetônicas; características da ferrovia; relações técnicas e estratégicas; estado de conservação; cidades-estancia; e, processos sociais e de memória ferroviária. Mesmo não sendo um valor especifico ou critério de exclusão, a presença das cidades estancias é vista da seguinte forma:

> o fato de ser uma estancia turística também agrega com uma qualidade, pelo fato de que a municipalidade também já detem recursos ou pode vir a buscar recursos de uma forma mais facilitada para recuperação dos conjuntos ferroviários (ZAGATO, 2012).

Abordando a ampliação dos valores, o entrevistado cita como exemplo a estação de Piquete. Processo anteriormente arquivado em função da ausência de valores arquitetônicos, seu estudo foi retomado visto sua importância histórica na Revolução Constitucionalista. Segundo Antonio Zagato (2012), em outros períodos, a arquitetura foi o principal elemento na valoração dos bens patrimoniais. Na nova concepção é visto como um importante elemento, contudo, dentro de um hall de valores a serem identificados. Comparando os critérios da década de 1980 e os atuais apresenta uma síntese:

> a mudança que se deu de forma preponderante é reconhecer que o patrimônio ferroviário não deve ser apenas estudado por seu critério construtivo e arquitetônico. Ele é um sistema que deu sustentação a processos sociais, a transformações significativas no panorama paulista, movimentos operários, organizações cooperativas, clubes recreativos, times de futebol (ZAGATO, 2012)

Para o entrevistado estes valores não vinham a tona no reconhecimento do patrimônio ferroviário. Em geral, recebiam atenção os bens com arquitetura rebuscada ou grandes conjuntos, indicando, segundo Zagato (2012), que a valoração esteve muito atrelada a materialidade dos remanescentes.

Nossa última pergunta foi sobre os usos turísticos para o patrimônio ferroviário. Após falar sobre o cenário atual das ferrovias em São Paulo, sucateamento, privatização, entre outros, o entrevistado afirma que as ferrovias possuem um potencial turístico muito grande. Para Zagato (2012) o caráter sazonal ou pendular dos deslocamentos turísticos ferroviários os tornam compatíveis com o tráfego de cargas, atual prioridade das ferrovias. Ainda segundo o arquiteto, em geral, tendem a ser impactos positivos, não apenas do ponto de vista econômico, mas também da preservação da memória ferroviária. Cita a existência de um grande grupo – ex-

ferroviários, familiares de funcionários e entusiastas – que, através de seu interesse, podem contribuir para a preservação do bem. Em relação aos aspectos negativos fala sobre o respeito aos limites de visitantes e os usos excessivos. Sem uma relação com o turismo, Zagato (2012) aponta que um risco eminente aos remanescentes ferroviários é o aumento no tráfego e peso das composições voltadas ao transporte de cargas, uma vez que estes superam os níveis aos quais as estruturas foram planejadas para suportar. Desta forma, o entrevistado aponta a necessidade de maior atenção a manutenção, principalmente voltada a estabilização das vias, uma vez que a vibração, a longo prazo, pode trazer consequências aos bens.

2.5.3 Silvia Wolf e Priscila Miura (UPPH/CONDEPHAAT)

Com cerca de trinta anos de atuação no CONDEPHAAT, Silvia Wolf foi parecerista técnica nas avaliações iniciais que integram o processo de tombamento 21.273/80 referente à Estrada de Ferro Perus Pirapora Cajamar. Atendendo a convite da entrevistada, a técnica Priscila Miura participou desta atividade. Sobre as entrevistadas, ambas são arquitetas e pareceristas deste conselho, tendo como principal atribuição realizar estudos para o tombamento e manifestações a respeito do valor para o reconhecimento de bens paulistas.

Perguntadas sobre os andamentos do processo de tombamento, Priscila Miura (WOLF, MIURA, 2010) nos relata que este tem inicio com a solicitação – que pode ser feita por qualquer cidadão – sendo esta fase denominada internamente como “guichê”. A solicitação é encaminhada a um corpo técnico que fará os estudos sobre a importância da salvaguarda do bem em questão, sendo visto nas palavras da senhora Priscila como “instrução ao guichê”. Este oferece informações para a abertura e subsídios para o decorrer do processo, apontando também que – ainda que não haja a decisão oficial do conselho – já há por parte dos técnicos o aprofundamento nos estudos que darão base ao processo de tombamento. Concluída esta etapa a solicitação é encaminhada a um Conselho que se posicionará favorável ou não a abertura do processo de tombamento. Em caso de parecer favorável, tem-se a abertura do processo de tombamento, estando o bem protegido sobre as mesmas regras de um bem tombado a partir deste momento.

Sobre os princípios que norteiam a analise dos técnicos para a salvaguarda de um bem e reconhecimento em nível estadual, Silvia Wolf (WOLF, MIURA, 2010) relata seguir a seguinte indagação sobre o bem estudado: o que agrega ao

reconhecimento da identidade paulista? Nesta etapa abordam também a temática da área envoltória do bem e as atuais modificações, uma vez que já existem exceções na metragem determinada por lei, sendo a EFPP um destes casos, com área envoltória que varia em acordo com o território e as construções ao entorno, apontando ainda – baseadas no cenário atual – a antiga proporção como arbitrária em alguns casos.

Sobre a valoração dos bens a técnica Miura afirma que nunca houve uma política de preservação, mas uma política de balcão baseada no desejo da sociedade e sem o dogmatismo técnico. Para Wolf se tombava o que saltava aos olhos, relatando o pioneirismo do CONDEPHAAT, no que diz respeito ao tombamento de bairros, a Serra do Mar e um terreiro de candomblé. Sobre os métodos, relatam o grande apoio bibliográfico e posteriormente visitas a campo. Priscila Miura relata também a inexistência prática da utilização da história oral para valoração, sendo a pesquisa bibliográfica a principal fonte utilizada para a realização dos trabalhos técnicos.

Sobre o grau de preservação P2, conceito presente nas resoluções de tombamento, a senhora Silvia nos diz que se trata de metodologia para a avaliação do bem, mas que particularmente prefere adotar um método descritivo, onde em seus pareceres ela utiliza o descrição do que deve ser preservado. Quanto às dificuldades encontradas para a valoração do bem, a senhora Silvia nos diz que em determinado momento houve dificuldades em acessar os locais para estudos técnicos por proibição de funcionários da fábrica de cimento.

Perguntada sobre a possibilidade de garantir a integridade do conjunto da EFPP naquela época, ela nos relata que alguns matérias poderiam ser selecionados, pois existiam em grande quantidade nas dependências do bem – tais como determinados tipos de vagões – medida prevista na resolução do tombamento e que não nega a importância das peças a serem desintegradas, ainda sobre este ponto, tal atitude se mostra necessária também como apontada pela arquiteta em função dos custos para a conta publica.

Sobre o turismo a Silvia Wolf (WOLF, MIURA, 2010) nos relata que a atividade se destaca entre as demais. Deixa claro que também que o turismo não exerce força para a decisão de salvaguarda do bem, mas sim ligado aos usos, relacionando-se com a visualização e necessidade de fruição pública do bem a ser tombado, contribuindo positivamente para a preservação. As arquitetas entendem o turismo como além da esfera, relatando a impossibilidade de avaliação deste quesito em função da ausência de profissional habilitado para tal, segundo a senhora Priscila atualmente a equipe técnica

conta com vinte arquitetos e quatro historiadores. Sobre o potencial turístico a nos fala que as análises são realizadas em acordo com os conhecimentos e entendimento de cada técnico no momento do estudo para o tombamento, tendo por base as restrições e usos atuais do espaço a ser preservado.

2.5.4 Dalmo José Rosalem (UPPH/CONDEPHAAT)

Atendendo a convite da arquiteta Silvia Wolf, o técnico Dalmo Rosalem aceitou conversar sobre a E.F. Perus Pirapora. A entrevista seguiu os mesmos padrões das anteriores, contudo, tendo em vista que esta não estava prevista, não utilizamos um roteiro estruturado. Segundo Wolf e Miura (2010), juntamente com Simone Scifoni, atualmente professora da Universidade de São Paulo – USP, Rosalem foi um importante nome envolvido com o processo.

Para Rosalem (2010) a Estrada de Ferro Perus Pirapora é um bem de valor intangível, relatando em momento posterior que "no caso da estrada de ferro o que vale mesmo é a história [...] valor de memória", não relacionado a características arquitetônicas. Ainda sobre seu valor, ele aponta o bem como "um tesouro, um diamante [...]", estando sua preservação relacionada ao papel da ferrovia na construção de São Paulo.

Sobre o trabalho já realizado na recuperação do bem, exalta a importância dos esforços realizados pelo Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC, afirmando também que dez quilômetros de trilhos foram recuperados graças a esse trabalho. Dalmo (ROSALEM, 2010) relata sem detalhes a existência de um estudo para o tombamento do Parque Anhanguera, compreendendo parte do leito da estrada de ferro. A questão da utilização turística esta relacionada ao que ele denomina como "turismo cultural ferroviário", contando com quinze estações temáticas ao longo do trecho, sendo parte de um projeto maior que pretende entre seus objetivos a despoluição do rio Juquery.

2.5.5 Hélio GAZETTA Filho (ABPF)

Membro da ABPF desde 1985, Helio GAZETTA Filho é técnico de laboratório e atualmente exerce a função de Diretor Presidente na associação. Fundada em 1977 por Patrick Henry Ferdinand Dollinger, Sergio José Romano e Juarez Spaletta, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF nasce voltada à memória e a história

ferroviária, interesses conservados até os dias atuais. Entre seus objetivos destacamos: o resgate, preservação, valorização e divulgação dos testemunhos ligados a temática; a administração e operação de ferrovias de cunho histórico cultural, museus e bibliotecas; a pesquisa, elaboração e divulgação de métodos e critérios adequados as peculiaridades da preservação do patrimônio ferroviário. As metas de trabalho estão em torno da valorização da figura do ferroviário e deste modal de transporte como um todo, apontando-o como elemento indissociável do desenvolvimento nacional.

Atualmente a ABPF é detentora do maior acervo de material ferroviário histórico do país. Com sede nacional em Campinas/SP, a associação possui unidades regionais que se dedicam a preservação dos remanescentes ferroviários, "preservação do patrimônio ferroviário em movimento" ou museus dinâmicos (GAZETTA FILHO, 2011). Com pouco mais de 115 quilômetros de vias em operação as atividades concentram-se nas regiões sul e sudeste do país, entre eles a "Viação Férrea Campinas-Jaguariúna", primeiro trabalho desta associação, além dos conhecidos "Trem do Imigrante" e "Trem dos Ingleses", localizados na Mooca e em Paranapiacaba, respectivamente. Quanto aos membros, GAZETTA Filho (2011) relata que são: "[...] amantes da preservação e do transporte ferroviário", em sua maioria pessoas de classe média de ambos o sexos, tendo uma parcela considerável de ex-ferroviáios.

Partindo de breves apontamentos históricos sobre a E.F. Perus Pirapora, grande parte relacionado ao valor atribuído, o entrevistado faz uma síntese das motivações ao pedido de tombamento e parte da importância do acervo compreendida na época, indicando como estopim para o pedido o risco de perda do acervo em razão de uma negociação de venda do material rodante. Entre os apontamentos, destacamos a composição do atual acervo. Após 1951, ano de aquisição do complexo pelo Grupo Abdalla, em meio a desativação de vários ramais ferroviários de bitola em 0,60 metros no Estado de São Paulo, as "cata-café" e "puxa-cana" – remetendo a expressão de Odilon Matos – foram adquiridas diversas locomotivas de ramais extintos ou em extinção como Ramal Férreo Campineiro, Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Ramal de Santa Rita do Passa Quatro), E. F. do Dourado, Fazenda Dumont, Usina Monte Alegre e Tranway da Cantareira. Em meio aos fatos apontados conclui: "[...] o acervo de locomotivas da E.F.P.P. era significativo e tinha grande valor histórico" (GAZETTA FILHO, 2011) estando o pedido em consonância com os objetivos estatutários da ABPF. Atualmente não há nenhuma relação entre a ABPF e a gestão do acervo da E.F. Perus Pirapora, conforme afirma o senhor GAZETTA, decisão esta

tomada pelo proprietário, mesmo diante das inúmeras tentativas de dialogo, sendo possivelmente, ainda conforme o entrevistado, uma retaliação relacionada ao pedido de tombamento.

Sabe-se que o pedido de tombamento da E.F Perus Pirapora não foi o único encaminhado aos órgãos de tombamento pela ABPF naquela época, partindo desta afirmação pedimos para que o entrevistado abordasse detalhes destes pedidos. Atualmente não há nenhum pedido em andamento. Nesta pergunta Hélio GAZETTA Filho (2011) nos fala um pouco sobre a trajetória dos trabalhos ligados a preservação e estudos para solicitação de tombamento, destacando: "a associação era relativamente nova, mas estava alerta quanto às ameaças de sucateamento do patrimônio ferroviário"(GAZETTA FILHO, 2011). Com os exemplos da E.F. Madeira Mamoré em Rondonia, E.F. Oeste de Minas em Minas Gerais e a atual Viação Férrea Campinas Jaguariúna, primeiro trecho operado pela ABPF e localizado em Campinas/SP, todas, nesta época, propriedades da Rede Ferroviária Federal S.A., o entrevistado traz a tona as ações da entidade na luta da preservação. Nos chama atenção o relato sobre a E.F. Madeira Mamoré e o protesto, juntamente com o escritor Manuel Rodrigues Filho, contra o sucateamento, episódio posteriormente registrado em um capitulo do livro "A Ferrovia do Diabo".

Estabelecendo um comparativo nos cenários da preservação na década de 1980 e o atual, GAZETTA Filho (2011) destaca a boa relação da ABPF com as antigas administradoras ferroviárias, RFFSA e FEPASA, o que segundo ele facilitava, mesmo em meio as batalhas acirradas quando se tratava de impedir leilões ou sucateamento de bens que consideravam de valor histórico, a obtenção de exemplares de material rodante para preservação. Atualmente, com a privatização das ferrovias, o cenário se torna diferente, onde as concessionárias visam apenas o lucro e não valorizam a preservação dos remanescentes. Aponta ainda a ausência de uma politica clara sobre o assunto, o que entende como uma dificuldade ao trabalho da associação.

Quanto às dificuldades enfrentadas pela associação para a efetiva preservação dos remanescentes ferroviários, o entrevistado elenca, nesta ordem, o seguinte: a) a falta de cooperação do poder público; b) a enorme burocracia que tem que ser enfrentada para tentar obter a posse de um material rodante para a preservação; c) a sensação de impotência quando se constata que o material solicitado foi vendido como sucata; e) o total descaso das concessionárias ferroviárias com relação à preservação.

Por fim, quanto ao turismo, GAZETTA Filho (2011) afirma que não só o citado por nós, Trem do Imigrante, senão todos os trens operados pela ABPF são voltados para o turismo cultural ferroviário, sendo a renda e fretamento - possivelmente relacionado ao aluguel das composições para comerciais e cenas de filmes - destes a principal fonte de recursos da associação. Ainda nesta questão o entrevistado evidencia a importância da colaboração dos associados voluntários que se dedicam a preservação em suas horas de lazer.

2.5.6 Júlio Eduardo Correa Dias de Moraes (IPFFC)

Júlio Eduardo Corrêa Dias de Moraes é empresário no ramo de conservação e restauro. Membro do IFPPC desde 2000 aponta que sua relação com a E.F. Perus Pirapora começou ainda na ABPF quando um amigo lhe falara sobre uma pequena estrada de ferro que passava abaixo de um dos viadutos da Rodovia Anhanguera. Além destas duas associações, o senhor Moraes foi durante determinado período, parecerista-técnico para estudos de patrimônio funcionário do Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo, além de uma breve participação no *Club Amigos del Ferrocarril de México,* entre 1979 e 1980, o entrevistado conta-nos também que se corresponde com pessoas de outros países – destaca Alemanha, Inglaterra e Nova Zelândia – sobre as questões do patrimônio ferroviário. Na Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Júlio Moraes foi durante vários anos Diretor de Patrimônio, tendo executado as funções de Diretor Presidente pelo período aproximado de um ano, intervalo no qual realiza estudos e questionamentos presentes no processo 21.273/80 do Condephaat/SP. Afastou-se da associação por motivos pessoais após o falecimento de Patrick Dollinger, tendo, atualmente, uma relação de admiração e acompanhamento dos trabalhos.

Perguntado sobre o trabalho do Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC destaca os nomes de Nelson Camargo e Nilson Rodrigues, sendo este um dos mais empenhados pela E.F. Perus Pirapora na ABPF. Afirma também que o Instituto ainda não está satisfeito com o resultado do próprio trabalho, expressando a necessidade de continuidade. Júlio Moraes, J. (2011) elenca alguns nomes relacionados aos estudos e trabalhos de preservação da E.F. Perus Pirapora: Carliteinz Hahmann, primeiro a documentar a EFPP, em 1950 fotografava por interesse histórico; Sérgio José Romano, especialista em locomotivas a vapor do mundo;

Francisco Palma de Araújo, membro da ABPF, falava sobre a preservação do patrimônio tecnológico já em 1980; Segundo Moraes, J. (2011) Francisco Palma, ainda como membro da ABPF, foi quem propôs a visita ao acervo da EFPP a ele.

Com relação ao momento atual, o senhor Moraes destaca o retorno de antigos ferroviários da Perus Pirapora, falando nos das figuras do "Seu Israel e Seu Domingos", além de uma nova perspectiva de uso do espaço do Corredor, recebendo um show musical. A recuperação da locomotiva a vapor n°8, serviço realizado pelo restaurador Lincoln Palaia sob financiamento da empresa Natura, nos parece em acordo com as falas do entrevistado ser um momento chave para os trabalhos desta associação. Além desta empresa Moraes, J. (2011) cita também as parcerias com VOITH, SKF, MTU e EMBU Sustentabilidade, relatando ainda a existência de outros parceiros com colaborações distintas como a Revista Ferroviária e doações de pessoas físicas. Posicionando o grupo como "ferroviários amadores", nos fala sobre as dificuldades técnicas para elaboração e a necessidade de projetos.

Em relação ao tombamento, considerando a especificidade do acervo em questão, o Moraes, J. (2011) nos aponta que a motivação do pedido estava ligada ao alto valor histórico apresentado pelo material rodante, pondera ainda que o entendimento sobre os remanescentes ferroviários hoje é maior, onde compreende-se a ferrovia como um universo, um articulador de ocupação territorial e cultura. Quanto à solicitação de tombamento e os objetivos da ABPF, em um tom bem humorado, o entrevistado relata: "Gostávamos de maria-fumaça velha e morríamos de medo que elas fossem cortadas" (MORAES, J., 2011), ainda nesta questão lembra dos "biscoitinhos de nata" degustados durante as reuniões na casa do Juarez Spaletta, apontando estas com um importante espaço de discussão sobre a ferrovia e sua importância. A EFPP levou a associação a pensar a ferrovia como algo além do comum, trazendo a possibilidade de preservação de modos de vida e operação (MORAES, J., 2011).

A solicitação de tombamento integral para uma ferrovia era algo novo na época, de maneira simples o senhor Moraes relata o cenário da preservação: "[...] uma igreja é compreensível, mas um ferrovia? Era um assunto novo [...]" (MORAES, J., 2011), tendo como preocupação o entendimento por parte do órgão de defesa. Além dos problemas relacionados a compreensão do valor apresentado ao conselho de defesa, dificuldades como a concepção do pedido, valoração e justificativa dos elementos a serem tombados são elencados pelo entrevistado. Quanto ao turismo, elemento constante no processo de tombamento, mesmo reconhecendo o pouco entendimento do

grupo na época sobre o assunto, aponta que esta atividade era entendida como única maneira de viabilizar a preservação, dando ênfase afirma: "[...] salvação da lavoura [...] era nossa única esperança" (MORAES, J., 2011).

Atualmente com operações semanais, após a recuperação de pequena parte do material rodante e três quilômetros de vias feitos "no peito e na raça" – expressão utilizada pelo entrevistado para demonstrar as dificuldades do trabalho – Moraes, J. (2011) refletindo sobre os usos e a importância social, aponta que a absorção ainda está presa no viés nostálgico e de curiosidade, com compreensão ainda limitada, sendo este fato preocupante a ele, em razão da pouca importância dada aos aspectos históricos. A divulgação é feita em nível local – bairro – e motivação está ligada em grande parte a memória sentimental local.

Retomando o cenário da preservação ferroviária na década de 1980, conforme o roteiro de entrevista, o senhor Júlio Moraes dá ênfase ao afirmar: "[...] era o começo, do começo, do começo. Nem nós [ABPF] sabíamos o que era aquilo" (MORAES, J., 2011). Em momento anterior havia ficado subentendido que o grupo, neste caso a ABPF, passava ainda por um momento de construção dos conceitos relativos a preservação dos remanescentes ferroviários, aparentemente estavam em um período de plenas discussões para aprofundamento na temática. A esse momento da associação Julio Moraes dá o nome de "fase heroica da ABPF". A decadência da ferrovia era nítida e em muito motivava a preservação. Nesta época a ferrovia ainda estava presente na vida das pessoas, estando o valor dos remanescentes, por vezes, ligados a saudade do trem que viajaram na infância. Em comparativo com os dias atuais, afirma que os trens de hoje em nada se assemelham aos antigos trens de longa distancia, tendo a importância da preservação ou motivação de visita a um espaço ferroviário passado a conhecer o trem em que não viajaram, onde estas pessoas carregam na fala os aspectos de um passado distante ou não mais tangível. Quanto a preservação no cenário atual, destaca a expansão das ferrovias turísticas culturais, sejam estas dotadas de composições tracionadas por "maria-fumaça" ou locomotivas modernas. Ainda nesta questão aponta a necessidade de se repensar esse tipo de uso: "[...] vejo uma necessidade de tornar mais inteligente. Parar com o saudosismo barato e curiosidade [...] precisamos tirar a preservação da época do gabinete de curiosidades e passar a época do museu moderno" (MORAES, J., 2011).

No último tópico pedimos ao entrevistado para que relacione o IFPPC a E. F. Perus Pirapora. O Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural nasceu a

partir da Regional Perus da ABPF, uma vez que os proprietários do bem em questão desejavam a criação de uma associação dedicada exclusivamente a esta ferrovia, tendo este processo o acompanhamento do Condephaat. Com relação ao uso e preservação do acervo, partindo do trabalho do Instituto de Ferrovias, o senhor Júlio Moraes destaca os seguintes momentos: seção da propriedade em caráter de comodato; acordo com a Natura e inicio das operações; "decadência" e paralisação dos trabalhos; "ressurgimento", indicado como o ano de 2010, sendo a proposta de operação para todos os domingos – nesse momento já vigente – um dos principais avanços deste marco.

Por fim, sintetizando a situação atual do acervo, estabelecendo em alguns momentos um comparativo, o senhor Júlio Moraes aponta que uma parte significativa melhorou de condições, destacando o transporte de parte do acervo – aproximadamente 56 dos 180 veículos ferroviários que compõem o material rodante – para local protegido. Parte deste acervo permanece exposto na fábrica de cimento e em outros pontos localizados em Cajamar/SP. Apenas quatro veículos foram minimamente recuperados e tem capacidade de operação, os demais aguardam restauro. Das vinte e uma locomotivas Moraes, J. (2011) acredita que dez tenham capacidade de serem recuperadas para operação. Fazem parte deste acervo alguns carros de passageiro de origem belga, possivelmente do século XIX, contudo não há muitas informações, possivelmente pertenceram ao Ramal Dummont. Dos vagões de carga, como afirma o entrevistado: "[...] parte nem interessa, pois são absolutamente idênticos [...] a ideia é preservar um trem típico, vinte unidades" (MORAES, J., 2011). Relata ainda a existência de acervo documental em poder de particulares, quanto a estes, até este momento, nada foi feito.

2.5.7 Nelson Aparecido Bueno de Camargo (IPFFC)

Nelson Camargo é empresário, dono de uma gráfica localizada no bairro de Perus. Sobre o Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural, Camargo (2010) afirma que a associação foi fundada em 2000 pelos seguintes membros: Nelson A. Bueno de Camargo; Elcio Siqueira; José Roberto H. Maluf; Nilson Rodriguez; Edson da Cunha Almeida; Valquiria A. F. Mesquita da Silva; Milton Thomaz; Fernando A. di Sandro S. Cruz; Maria Aparecida Piatelli; José C. C. Marques; Paulo Rodrigues

dos Santos; Ayrton Camargo e Silva; Aldo del Bello Rodrigues; Moises Lavander Junior; e Mario Eugênio Simões Onofre.

Perguntado sobre os objetivos do IFPPC, Camargo (2010) nos relata que visam a recuperação da ferrovia como patrimônio e sua preservação, além da utilização para o turismo com características ecológicas. Até o momento foram recuperadas duas locomotivas, um carro de passageiros, um trole de linha e oito quilômetros de via férrea. O trabalho depende de três funcionários remunerados – serviços de manutenção de via – e grande parte de voluntários, quanto aos recursos financeiros, provem de doações empresariais e, principalmente, contribuições (doações e mensalidade) dos membros associados, não sendo suficiente para sanar os custos de manutenção.

Sobre sua relação com o bem, o entrevistado é neto de Alexandre Garcia, um ex-maquinista da EFPP. Quanto à participação no processo de tombamento, o IFPPC não existia nesta época, sendo o entrevistado um membro da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, colaborando assim durante todo o tramite para o reconhecimento do bem.

A gestão deste patrimônio está baseada em um Termo de Comodato com validade de 50 anos e renovável por outros 50 que prevê a recuperação e exploração do bem. A utilização atual está voltada exclusivamente a atividades de lazer, especificamente os passeios feitos pela antiga locomotiva no trecho de via recuperado. As atividades estão concentradas nas proximidades do Parque Anhanguera, recebendo visitas esporádicas e motivadas pelo passeio ferroviário ou eventos relacionados. O projeto de uso atual tem por base um passeio com paradas em estações temáticas, denominada por ele como “eco cultural”. Aponta o turismo como uma atividade benéfica a EFPP.

Sobre as dificuldades, Camargo (2010) nos fala sobre a falta de verba e mão-de-obra especializada, além das quedas de árvore no leito da via e os problemas com a retirada destas em função das leis de proteção ambiental vigentes no espaço do parque. Sobre as leis, ele nos relata que o instituto responde a um processo judicial pela retirada não autorizada de um eucalipto caído sobre o leito da via.

2.6 Retração do Sistema e “Patrimonialização” dos Elementos Ferroviários: Cenários da Década de 1980

Segundo Martins (2011) com o café e as estradas de ferro rumo ao oeste do Estado de São Paulo surgiram um novo momento no urbanismo e importantes alterações

nas lógicas de deslocamento. Os trens transportavam materiais, novas ideias, tendo relação direta com o desenvolvimento. Na década de 1950 a malha ferroviária nacional superava os 37.000 quilômetros, o estado representava aproximadamente 21% deste total, somando 7.737 quilômetros de vias férreas (IBGE, 1954).

As ferrovias, peças chave para o desenvolvimento econômico e social de São Paulo, já não gozavam de tanto prestigio desde o fortalecimento do transporte rodoviário como opção nacional. Diferente dos primeiros momentos do modal em nosso país, a administração em São Paulo era responsabilidade do capital público, tendo destaque os nomes da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, Ferrovia Paulista S.A – FEPASA e, posterior a 1984, Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, empresa subsidiaria da RFFSA e responsável pelos trens urbanos. O cenário evidenciava o processo de retração do sistema ferroviário, tendo destaque à desativação de trechos, ramais e estações, além do fim de uma parte considerável dos serviços de longo percurso (MORAES, E., 2011). Segundo Stefani (2007) entre os anos de 1970 e 1980 foram desativados ao todo quinze ramais de passageiros das antigas companhias ferroviárias como a Sorocabana (EFS), Paulista (CPEF) e Mogiana (CMEF), extinguindo os serviços entre cidades como Mairinque e Campinas, Jundiaí e Francisco Quirino, entre outras. Com fechamento de diversos trechos por todo o estado, algumas estruturas e prédios ferroviários perdem sua razão de ser. A falta de demanda pelos serviços e a tecnologia, por vezes ultrapassada, fez com que vagões, locomotivas e carros de passageiros fossem encostados em pátios por todo o país.

No mesmo período, a compreensão do patrimônio paulista passava por alterações, superando a visão da história dos notáveis e bandeirantismo (MARTINS, 2011). Os bens ferroviários passariam a integrar os estudos para tombamento do CONDEPHAAT após 1970, sendo o primeiro reconhecimento datado de 1974, Horto Florestal de Rio Claro. Conforme ressalta Ana Martins, o entendimento do patrimônio ferroviário na década de 1980 estava restrito a estação e voltado principalmente as questões arquitetônicas, "[...] não se entendia, não se percebia, não se sabia que na verdade era um patrimônio industrial e que aquilo era parte de um complexo" (MARTINS, 2010). Elementos do cotidiano da sociedade da época, as ferrovias recebem atenção justamente em seu período de retração, normalmente com pedidos de reconhecimento com menções ao risco de desaparecimento.

Segundo Martins (2011), os primeiros pedidos de estudo de tombamento estavam relacionados ao valor afetivo, geralmente, solicitado por personagens políticos

ligados ao município. A novidade do tema é expressa de uma forma bem humorada por Júlio Moraes (2011) "[...] uma igreja é compreensível, mas um ferrovia? Era um assunto novo [...]".Em meio a este cenário, onde o risco de perda aparece de forma evidente, se tornam mais comuns pessoas (físicas e entidades) mobilizadas para a preservação destes remanescentes ferroviários. Como ressalva, vale apontar que as motivações para tal ação variavam, podendo estar ligadas, em alguns casos, a "memória ferroviária" - como é o caso da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), fundada em 1977 – ou mesmo motivos pessoais, ligados a diferentes memórias relacionadas principalmente com as estações.

Fazendo menção à reflexão do senhor Júlio Moraes (MORAES, J., 2011), restaurador e membro da ABPF na década de 1980, a ferrovia ainda era parte do cotidiano das pessoas, onde o valor dos remanescentes, algumas vezes, estava ligado à saudade do trem que viajaram na infância. O reconhecimento afetivo está em grande parte ligado à memória individual (HALBWACHS, 1990), podendo em alguns casos representar a memória de determinados grupos. Se pensarmos em nível nacional nas associações para preservação ferroviária, ainda que os objetivos sejam da defesa de um patrimônio como um todo, um patrimônio de todos, nota-se uma forte relação emocional entre os membros e a defesa da causa. Por vezes aparente no discurso esta ligação pode estar relacionada a uma história pessoal ou mesmo a de um grupo ao qual se identificam. Seguindo a lógica do exemplo, de forma isolada, a afetividade não seria capaz de justificar o reconhecimento de um bem, contudo, este elemento esteve presente nas motivações que levaram a ABPF a solicitar o processo de tombamento da E.F. Perus Pirapora. Desta forma, entende-se o valor afetivo como elemento implícito e possível motivador para preservação.

Sobre o patrimônio ferroviário e trabalho da ABPF nesta época, Moraes, J. (2011) afirma com ênfase: "[...] era o começo do começo, do começo, do começo. Nem nós [associação] sabíamos o que era aquilo". Gazetta Filho (2011) destaca a boa relação da ABPF com as antigas administradoras ferroviárias, RFFSA e FEPASA, o que segundo ele facilitava, mesmo em meio as batalhas acirradas quando se tratava de impedir leilões ou sucateamento de bens que consideravam de valor histórico, a obtenção de exemplares de material rodante para preservação.

No CONDEPHAAT, ainda durante os estudos da estação ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro, aquela que viria a ser o terceiro bem ferroviária reconhecido no estado, o arquiteto Carlos Lemos aponta a necessidade de um plano de tombamentos

com diretrizes para estes bens (CONDEPHAAT, 1974). Analisados em estudos individuais, até o final da década de 1980, o Conselho já havia reconhecido um total de quinze espaços ferroviários. Em relação aos valores e argumentação apresentados para abertura dos processos, notamos um grande apelo, nesta primeira fase, as técnicas construtivas e características arquitetônicas dos bens. Nesta etapa a valoração relacionada à história ferroviária e sua importância apareciam por vezes como argumentos secundários. Segundo Martins (2011), em função do decréscimo do número de técnicos a unidade estabeleceu prioridades, as estações, em função da pouca probabilidade de demolição imediata, foram deixadas para um segundo momento.

Do total de quinze bens reconhecidos nas décadas de 1970 e 1980, apenas quatro não são estacoes ferroviárias: Horto Florestal de Rio Claro (1971), acervo da E.F. Perus Pirapora (1987), complexo de Paranapiacaba (1988) e rotunda de Cruzeiro (1989). Retomados os trabalhos nas décadas seguintes, as estações seguiriam com o papel principal na lógica de tombamentos dos remanescentes ferroviários. Entre os quarenta e três estudos em andamento atualmente, apenas quatro fogem desta lógicas, dois hortos florestais, trabalhos da década de 1978, além do Pátio do Pari e Sistema Funicular, ambos remanescentes da São Paulo Railway. Conforme discussão presente no primeiro capítulo deste trabalho, Rodrigues (2010) aponta a tendência pelo reconhecimento das estações. Espaço de chegadas e partidas e, sem dúvidas, elemento relevante na composição de memórias, contudo, pouco esclarecedor da importância tecnológica e econômica das ferrovias.

Segundo Martins (2011), nas décadas de 1980 e 1990, os entendimentos das ferrovias passaram por importantes alterações em termos conceituais, em síntese, deixando a característica de bem isolado e caminhando para a importância como parte de um sistema. Na mesma lógica, Zagato (2012) afirma que a principal mudança presente nos critérios atuais é reconhecer que o patrimônio ferroviário não deve ser estudado apenas em função dos aspectos construtivos e arquitetônicos. A valoração deve considerar que as ferrovias são "[...] um sistema que deu sustentação a processos sociais, a transformações significativas no panorama paulista, movimentos operários, organizações cooperativas, clubes recreativos, times de futebol" (ZAGATO, 2012).

Concluindo este tópico, o reconhecimento de estruturas ferroviárias teve inicio em uma fase avançada da retração do sistema. Grande parte das solicitações de tombamento citam os riscos de demolição ou alterações significativas nas estruturas e menções diretas a perda destes espaços. Neste primeiro momento a noção de patrimônio

industrial não apresentava maturidade suficiente no Brasil, assim, a valoração esteve unicamente ligada a aspectos como a arquitetura, técnicas construtivas ou mesmo memória e afetividade de determinados grupos com os espaços ferroviários. O pedido de tombamento da E.F. Perus Pirapora se enquadra neste contexto, onde motivados pelos riscos de sucateamento do acervo a ABPF solicita o reconhecimento. A instrução encaminhada pelo solicitante traz uma vasta pesquisa sobre aspectos técnicos e importância do acervo, contudo, pouco fala de seu contexto fabril. Com as estações não era diferente, reconhecia-se aquilo que saltava aos olhos (WOLF e MIURA, 2010; MARTINS, 2011). Diferente do primeiro momento, a noção de patrimônio é ampliada e os vestígios industriais passam a ser valorados por aspectos que superam as analises unicamente arquitetônica. As ferrovias passam a ser entendidas como um sistema complexo e dotado de diversos elementos. Ainda que numericamente as estações sobreponham os demais elementos, o entendimento e as diretrizes de estudos passam a abranger o todo. Retomando as palavras de Martins (2011) “a estação não é só a estação […] a marca ferroviária ela vem do complexo industrial que a estação representou”.

CAPÍTULO III – ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

3.1 PROCESSO DE TOMBAMENTO 21.273/80 (CONDEPHAAT)

Processo longo quando comparado aos similares, seu conteúdo está dividido em 3 volumes e supera o número de 900 páginas. Aberto em 1980, com base no pedido da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF o processo referente ao acervo "peculiar" da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar[22] foi motivado por uma preocupação desta associação frente a licitação pública para venda dos bens do Grupo Abdalla, destaque para a Companhia de Cimento Portland Perus e a EFPP. O pedido contém embasamento extenso, tendo sido apresentados diversos documentos sobre a história do bem, catálogo com localização do acervo, entre outros. O detalhamento e rigor de pesquisa são percebidos também nos estudos realizados pela equipe técnica. Em 1984 o conselho decide pelo tombamento, ação efetivada apenas em 1987, morosidade causada principalmente pelos embates com os proprietários. Ao longo do processo são feitas diversas denuncias sobre dilapidação do acervo e estado de conservação ruim. Este item contempla dois objetivos específicos propostos: a identificação dos personagens e análise do processo.

3.1.1 CONDEPHAAT, Solicitante e Proprietário: identificação dos personagens

São personagens do processo de tombamento: CONDEPHAAT, órgão de defesa; ABPF, solicitante; quando ao proprietário, em um primeiro momento a E.F. Perus Pirapora, por determinação legal, era responsabilidade do poder público através da CEIPN. Posteriormente, após leilão, a ferrovia e a fábrica de cimento retornam ao capital da Família Abdala. Nesta análise faremos menção a Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus.

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

Conforme a Constituição Federal nos artigos 23, III e IV,30, IX e 216§1º, os Municípios, os Estados, o Distrito Federal e a União podem, segundo seus interesses, efetivar o tombamento de bens em razão da conservação (MIRANDA, 2006). Em nível federal a competência para tombar está a cargo do Instituto de Patrimônio Histórico e

[22] Nome conforme o documento original.

Artístico Nacional – IPHAN, nível municipal, pensando na cidade de São Paulo, temos o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP. Nossas análises estão voltadas ao nível estadual, sendo o CONDEPHAAT o órgão responsável.

Criado em 1968 com a finalidade de proteger, valorizar e divulgar o patrimônio cultural no Estado de São Paulo, confirmado posteriormente pelo artigo 216 da Constituição Estadual de 1989, o CONDEPHAAT objetiva o reconhecimento e proteção dos remanescentes da história paulista, bens relacionados a identidade estadual (SÃO PAULO, 2012). Segundo Rodrigues (1996), a palavra "turístico", presente no nome da instituição, possui está atrelada, ao reconhecimento da importância das relações entre turismo e patrimônio pensado por seus idealizadores. Membros do Instituto Histórico e Geográfico Guarujá-Bertioga tinha por objetivo a salvaguarda e valorização dos remanescentes da colonização do litoral paulista, região que nesta época já possuía um plano de aproveitamento turístico.

A Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH) é um órgão técnico e executivo do CONDEPHAAT, subordinado a Secretaria de Estado da Cultura. Atualmente conta com profissionais das áreas de arquitetura, história e sociologia (SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA, 2012).

Quanto ao posicionamento, os três pareceres – técnico, conselheiro e Conselho – são favoráveis ao tombamento do bem. Com parecer extenso e detalhado o conselheiro Mario Savelli segue os valores apresentados pelo solicitante e técnicos, destacando principalmente o fato do bem ser um dos últimos remanescentes em bitola de 60 cm e a aquisição de componentes de várias linhas que se extinguiram. O parecer técnico é assinado por Cristina Wolf e Silvia Wolf. Definido o reconhecimento da E.F. Perus Pirapora, a Resolução 5 de 19-1-1987 justificaria o reconhecimento da seguinte forma: "[...] ultimo remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia em bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso Estado." (CONDEPHAAT, p. 419)

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF

A solicitação para o estudo de tombamento da E. F. Perus Pirapora, processo 21.273/80, parte da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, sendo esta responsável também pelas pesquisas necessários para a argumentação.

Grande parte da documentação desta associação está em nome de Patrick F. Dollinger, fundador e presidente naquela época. Conforme Helio Gazetta Filho (2011), a ABPF foi fundada em 1977 pelo francês Dollinger, seguindo o molde de entidades de preservação da Europa. Atendendo a um anuncio de jornal do mesmo, os senhores Sergio José Romano e Juarez Spaletta, unem-se ao francês para formar a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF.

Em síntese, a associação foi fundada com o objetivo de resgate, preservação, valorização da memória e história ferroviária, valorização da pessoa do ferroviário e de seu trabalho como peças fundamentais para o desenvolvimento do país, além da pesquisa e operação de ferrovias de cunho cultural, museus, bibliotecas especializadas e arquivos ligados a estrada de ferro (GAZETTA FILHO, 2011). Sobre esta fase, Júlio Moraes (2011), antigo membro da ABPF e um dos responsáveis pelos estudos para a solicitação de tombamento, ressalta que o movimento de preservação era inédito no Brasil o que demandou reflexões e aprofundamentos de seus membros. Quanto a motivação para a defesa do patrimônio ferroviário e o próprio pedido de tombamento, de maneira bem humorada, Moraes ressalta durante a entrevista que: "[...] éramos loucos por locomotivas e morríamos de medo que elas fossem cortadas", refletindo também o cenário de decadência das ferrovias por todo o país.

Com sede na cidade de Campinas/SP, segundo GAZETTA Filho (2011) a ABPF é detentora do maior acervo de material ferroviário histórico do país, contando com unidades regionais que se dedicam a preservação dos remanescentes ferroviários a partir dos chamados "museus dinâmicos". Com operações concentradas na região sul e sudeste, principalmente no estado de São Paulo, a associação é responsável pela operação de pouco mais de 115 quilômetros de vias férreas em diferentes cidades, com destaque para a "Viação Férrea Campinas – Jaguariúna", ligação com 23 quilômetros de extensão, é a primeira ação desta associação, tendo inicio a partir da doação de materiais da extinta Ferrovia Paulista S/A – FEPASA. Destaque também para o "Trem do Imigrante" e o "Trem dos Ingleses" – juntamente com o Museu do Sistema Funicular – no estado de São Paulo. Movida pelo trabalho de associados, em sua maioria pessoas de classe média de ambos os sexos que se dedicam a causa em suas horas de lazer, a ABPF

é considerada pelo órgão de preservação, conforme percebido no relato de Martins (2011), como uma importante parceira na preservação.

Em relação ao posicionamento, conforme a argumentação presente no processo de tombamento, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária é favorável ao tombamento sob a justificativa de preservação do seu rico material rodante, formado por locomotivas provindas de diversas ferrovias e de diferentes épocas, algumas mais antigas que a própria ferrovia, sendo testemunho tecnológico em funcionamento, última remanescente de bitola 60 cm no Brasil. Reforçando a unidade do bem apontam que a E.F. Perus Pirapora é um conjunto completo e em funcionamento normal e integral, sendo testemunho de uma tradição de uso e tecnologia já quase morta pelo progresso, este mesmo argumento seria também base ao pedido de tombamento em nível federal.

Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional – CEIPN

Órgão federal extinto era subordinado ao Ministério da Fazenda em sua estrutura básica, sendo considerado órgão central de direção superior de atividades específicas conforme o Decreto Federal N° 76.085 de 06 de agosto de 1975 (BRASIL, 1975). Compete a CEIPN, segundo o artigo 17, supervisionar, coordenar, orientar e fiscalizar as empresas incorporadas ao Patrimônio Nacional e outros bens que lhe venha a ser jurisdicionados visando o seguimento, unificação ou alienação destes bens. Também é de responsabilidade deste órgão autorizar empréstimos e suprimentos de recursos de uma empresa para outro e a administração do Fundo Especial das Empresas Incorporadas – FUNDEIPN.

Para contextualização, em 1974 é decretada a falência de João José Abdalla e os bens são incorporados ao Patrimônio Nacional, passando a administração do Ministério da Fazenda, através da CEIPN – Companhia de Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional. Vale ressaltar que abertura do processo de tombamento é motivada principalmente pela preocupação da solicitante com a licitação publica para venda do complexo fabril e a possibilidade de sucateamento do bem.

Quanto ao posicionamento, demonstra-se contra o tombamento pelo órgão estadual, ocasionando a paralisação dos tramites do processo de tombamento. Em oficio enviado ao COONDEPHAAT (CONDEPHAAT, 1980), a CEIPN informa a situação jurídica do bem alegando que este é motivo para inviabilização do registro de tombo histórico. Aponta ainda que a E.F. Perus Pirapora era naquele momento uma

propriedade do Governo Federal, assim segundo eles estando fora da alçada deste conselho e sendo competência do SPHAN – Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional[23], sugerindo ainda o arquivamento do processo. A CEIPN elenca cinco argumentos como justificativa para demonstrar a inviabilidade do tombamento, a saber:

I. Ferrovia ligada apenas ao transporte industrial

> A Estrada de Ferro Perus Pirapora S.A, com a extensão total de 32,5 km é utilizada unicamente para o transporte de calcário para a fabricação de cimento, e faz a ligação entre a jazida desse minero em Cajamar e a fábrica da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, de uso e finalidade estritamente industrial e da qual depende basicamente a fábrica de cimento [...]. (CONDEPHAAT, 1980, p. 71).

II. Patrimônio da União: confiscado pelo governo através do decreto 74.728 de 18/10/1974

III. Bens em processo de alienação em fase final

IV. Bem pertencente ao Governo Federal e assim fora das competências do CONDEPHAAT

> [...] essa estrada de ferro é bem da União Federal, achando-se excluída da área estadual, sendo, portanto, a medida desse pedido de tombamento competência da SPHAN, nos termos da legislação federal pertinente, o que mais evidencia a improbidade desse Tombamento compulsório por esse Conselho, sem observância, inclusive, a própria hierarquia constitucional (CONDEPHAAT, 1980, p. 72).

V. A abertura do processo acarretará problemas à administração Federal para a conclusão do processo de alienação.

Por fim, se posicional mais uma vez contrario ao apontamento: "[...] se for mantida a decisão desse impróprio Tombamento, se tornará inviável e impossibilitada à efetivação da alienação ordenada em Decreto Federal desses acervos confiscados [...]" (CONDEPHAAT, 1980, p. 72).

Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus – CBCPP / Grupo Abdalla

Conforme Siqueira (2001) em 1924 formou se a "Brazilian Portland Cement Company", empresa composta por cidadãos brasileiros com interesses ligados a

[23] Atual IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Companhia Industrial Estrada de Ferro Perus Pirapora e acionistas estrangeiros, detentores da parcela maior de capital, tornando esta uma subsidiária da *Lone Star Cement Company*, um dos maiores grupos do setor nos Estados Unidos. Primeira fábrica de cimento do país, contribuiu – imagem frequentemente utilizada em seus anúncios – para a construção civil na cidade de São Paulo e no país como um todo. O nome Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus seria adotado em 1951 após a aquisição, juntamente com a ferrovia, pedreiras de calcário e o Sitio Santa Fé, por parte do Grupo Abdalla. Empresa distinta e de mesmo proprietário a E.F Perus Pirapora prestava serviços para a companhia de cimento. Conhecido como "mau patrão" (alcunha atribuída pelo jornal *O Estado de São Paulo*) o senhor João José Abdalla ("J. J. Abdalla) era o nome a frente da companhia. A história da C.B.C.P.P ficaria marcada por greves e lutas operárias como a "luta do pelegos e queixadas", fato importante a história local, sendo mencionado inclusive no hino da cidade de Cajamar.

No inicio da década de 1970 a fábrica e todo o patrimônio do senhor J.J. Abdalla foram confiscados pela União Federal em razão de dividas e impostos não pagos aos órgãos públicos, passando a administração da CEIPN. O antigo Sitio Santa Fé, parte das propriedades, seria negociado com a Prefeitura de São Paulo e parte destas terras formariam, já em 1979, o atual Parque Anhanguera. Após sete anos de intervenção na empresa o governo leva a leilão como forma de ressarcir suas dividas. O consórcio formado pelos Abdalla e Sérgio Stéfano Chohfi venceu por proposta única, tendo como nome principal desta administração o Antonio João Abdalla Filho ("Toninho Abdalla"), sobrinho do já falecido J.J. Abdalla (SIQUEIRA, 2001; CONPRESP, 1989). Conforme pode-se constatar no processo municipal, após este fato as empresas passam a operar sobre os nomes de Companhia Nacional de Cimento Portland Perus e Estrada de Ferro Perus Pirapora Ltda (CONPRESP, 1989).

Segundo Siqueira (2001) em 1983 a ferrovia e as minas de calcário foram desativadas, a fábrica operaria até 1987, tendo suas atividades reduzidas a moenda de clinquer (matéria-prima para o cimento) produzido pela Cimento Santa Rita. O fim das atividades, obviamente, não interferem no direito de propriedade, assim, o grupo segue como dono das estruturas da antiga fábrica de cimento e estrada de ferro, esta, atualmente cedida através de comodato ao IFPPC.

Em relação ao seu posicionamento referente ao tombamento, é visivelmente contrário a tal decisão, tendo questionado os estudos ou decisão de tombamento em todos os níveis (federal, estadual e município) onde houveram esforços para o

tombamento. Durante o processo 21.273/80 do CONDEPHAAT alega que a proteção pode ocorrer sem o tombamento, sendo esta a primeira carta enviada para contestação:

> [...] razão não assiste a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, pois demonstrado totalmente sem fundamento o temor de desaparecimento da estrada de ferro e seus pertences, posto que, os atuais proprietários conservam e preservam este patrimônio histórico, nos exatos termos do pretendido com tal tombamento (CONDEPHAAT, 1980, p. 202).

Em documento da Fundação Nacional Pró Memória de 1981, parte dos autos que compõe o processo de tombamento em nível federal, em uma conversa de finalidade específica[24] com os proprietários, o senhor Antonio Luis Dias de Andrade relata que:

> Quanto ao tombamento, manifestou-se contrário, por entender que haveria sempre a possibilidade de ingerências externas nos negócios da empresa, principalmente no que tange a conservação e utilização do equipamento, por natureza sujeito a reparos, adaptações etc. Receia que tombado o acervo, exigências venham a ser feitas que tornem impossível a operação do equipamento no atendimento das necessidades da indústria. (IPHAN, 1983, p. 89)

Conforme relatório de campo apresentado em dezembro de 1984 pelas arquitetas Cristina Wolf e Silvia Wolf: "urgem providencias, com vistas à preservação do acervo, já que se evidencia que os proprietários não farão investimentos para a recuperação do sistema ferroviário sem a possibilidade de funcionamento da fábrica [...]" (CONDEPHAAT, 1980, p. 215). Em resposta posterior, referente aos encaminhamentos apresentados pela equipe de áreas naturais referentes as ações para preservação do bem, a arquiteta Silvia Wolf manifesta dúvidas quanto as reais possibilidades sob a seguinte afirmação: "Minha duvida se baseia no fato, expresso em todas minhas informações técnicas a partir de 1983, de que o proprietário não tem o menor interesse em investir na preservação do imóvel levando em conta sua finalidade cultural" (CONDEPHAAT, 1980, p. 470. *Grifos do autor*).

Tal posicionamento parece não ser incomum quando se trata da preservação do patrimônio industrial, segundo Dietrich Soyez uma das dificuldades encontra-se no

[24] "Durante o encontro [referente a conversa do dia 23 de outubro com o Dr. Antonio Abdalla Filho] procurei conhecer o pensamento e intenções da empresa relativamente à ferrovia e equipamentos, principalmente no que diz respeito ao uso e aproveitamento." (IPHAN, 1989, p. 88). Parte do relato de uma conversa entre um dos proprietários, Dr. Antonio Abdalla Filho e o senhor Antonio L. D. de Andrade, Diretor Regional do SPHAN.

campo econômico, “os donos das indústrias obsoletas podem pensar que é mais rentável vender os equipamentos como sucata, modificar as fontes de energia ou dedicar o edifício a outras ocupações. Há também dificuldades para a mudança de funções e um elevado custo para restauração” (CAPEL, 1996 apud ABAD, 2008, p. 63).

Por fim, vale acrescentar que, em 2001, através de ação intermediada pela Secretaria de Estado da Cultura, através de acordo entre proprietários e entendida de preservação, parte do acervo da Ferrovia Perus Pirapora Ltda é cedido com finalidade de preservação e uso cultural. Atualmente esta parcela está, a titulo de comodato, sob responsabilidade do Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC.

3.1.2 Analise do Processo de Tombamento

Em oficio assinado pelo então presidente da associação, Juarez Spaletta, relata a preocupação frente aos riscos de que a ferrovia seja sucatada, considerando que se trata de um bem tecnologicamente obsoleto e que as decisões de uso caberiam aos seus futuros proprietários. Como justificativa a tal solicitação a ABPF encaminha um documento com pesquisas relativas ao bem e o cenário histórico ao qual esteve inserido. A qualidade da pesquisa seria elogiada em diferentes momentos pelos técnicos do CONDEPHAAT, sendo, posteriormente, considerada suficiente para abertura imediata do processo.

Com base nas diferentes leituras e entrevistas, podemos afirmar que não há uma “fórmula” estática para definir o mérito de salvaguarda. Em relação aos princípios que norteiam os critérios e as decisões a Silvia Wolf (WOLF e MIURA, 2011) nos explica que buscam elementos que agregam ao reconhecimento da identidade paulista, sendo o entendimento do processo histórico um dos princípios básicos nos estudos atuais. Segundo Martins (2011), anteriormente, desde a criação dos serviços de preservação no Brasil, havia uma tendência pela história dos notáveis e centralização nos valores arquitetônicos, realidade alterada gradativamente ao longo do tempo – reflexo do empenho dos técnicos e avanços teóricos. Assim, podemos compreender que as análises são frutos de cenários e entendimentos ligados a determinado momento, podendo variar em acordo com as épocas. Inicialmente as estações eram reconhecidas por seu valor

arquitetônico, posteriormente, décadas de 1980 e 1990, houveram importantes alterações nestes entendimentos, como nos indica Martins (2011):

> [...] o entendimento da estação e da ferrovia tinha mudado em termos conceituais. A estação não era só a estação, você tombar só a estação de embarque e desembarque não significa nada, a marca ferroviária ela vem do complexo industrial que a estação representou. Então você precisa mostrar realmente o que era esse complexo, os seus armazéns de exportação, as caixas d'água, cada uma com sua característica [...] (MARTINS, 2011).

Relacionando o conteúdo com o bem em análise, citamos a entrevista do técnico Dalmo José Rosalem que ao ser questionado sobre os valores da E.F. Perus Pirapora nos explica que "no caso da estrada de ferro o que vale mesmo é a história [...] valor de memória [...] não relacionado a características arquitetônicas" (ROSALEM, 2010), estando sua preservação relacionada ao papel da ferrovia na construção de São Paulo. Assim, evidenciando a distancia entre o acervo tombado e os valores arquitetônicos.

Durante a argumentação inicial a associação apresenta valores atrelados principalmente a história, sendo a unidade do bem relacionada a integridade do acervo e suas formas de funcionamento:

> [...] é o fato de ser ela um conjunto completo, em funcionamento normal e integral, o que lhe atribui um valor cultural mais amplo que o de uma amostragem histórica composta por objetos, ainda que muito completa, visto que no presente caso sobrevive com ela uma tradição de uso e manutenção artesanal já quase morta pelo progresso e tecnologia (CONDEPHAAT, 1980, p. 4).

Em relação aos valores apresentados, são destaque na argumentação da solicitante o fato de ser uma das últimas remanescentes em bitola de 60 cm e principalmente seu acervo de locomotivas a vapor, que frente ao desuso deste tipo de bitola passou a contar com matérias de ferrovias e ramais extintos como, por exemplo, a Tranway da Cantareira e o Ramal de Santa Rita da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Suas características técnicas atribuíam-lhe particularidade, sendo um sistema em funcionamento pleno e sem alterações, realizando operações ferroviárias a muito esquecidas nas demais ferrovias. Conforme pode ser percebido na documentação e entrevista Julio Moraes (2011), a riqueza do acervo de locomotivas motivava o pedido de maneira superior aos demais elementos. Os valores apresentados seguiriam basicamente os mesmos até a conclusão do processo, passando a ser destaque o acervo de locomotivas. Em alguns momentos tem-se a impressão que os valores capazes de

justificar a salvaguarda do bem diferem quando apresentados por solicitante ou órgão de defesa, variando pela importância do material rodante e história da tecnologia respectivamente.

A importância histórica do bem – nem sempre atrelada diretamente aos mesmos valores – passaria a ser unanimidade mesmo antes da decisão de tombamento, considerando também o corpo técnico do órgão de defesa do patrimônio. Em resposta a um oficio enviado pela prefeitura de Cajamar, o então presidente do CONDEPHAAT, Augusto Titarelli, já em 1984, demonstra parte desta situação: "[...] colocamo-nos a disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico" (CONDEPHAAT, 1980, p. 176. Grifos do autor). Adjetivos como este não são incomuns nos documentos consultados, em outra passagem, referente a um relatório de visita elaborado por Simone Scifoni menciona a E.F. Perus Pirapora como: "patrimônio de tamanho valor [...] e que se destaca também por um relevante valor paisagístico e turístico, por cortar ao longo de todo seu trajeto áreas de enorme beleza cênica" (CONDEPHAAT, 1980, p. 449. Grifos do autor).

Durante as leituras, informação confirmada também nas entrevistas com Ana Martins e Silvia Wolf, notamos dificuldade por parte do corpo técnico em valorar o acervo da E.F. Perus Pirapora, tombamento um tanto incomum naquela época. Em meio a tais dificuldades o bem em análise no conselho receberia em diferentes momentos adjetivos como "peculiar" e "distinto" evidenciando que este era um estudo incomum. A análise em nível federal também sofreria com os mesmos problemas para valoração, sendo as frequentes reformulações do órgão responsável na época do processo outro agravante. Nota-se uma grande influencia da ABPF nas questões relacionadas aos estudos e valoração do bem em ambos os processos. Aparentemente a solicitante atuava como parceira do conselho de defesa estadual para as questões referentes aos entendimentos dos elementos referentes ao bem em estudo. O esforço dos técnicos e avanços conceituais pode ser evidenciado nos relatórios de visita, documentos em sua maioria detalhistas e atentos também a questões pontuais.

Sem desconsiderar os cenários e os valores apresentados para o bem em análise, acreditamos que as análises e consequente valoração apontam para a ferrovia em uma perspectiva isolada de sua eminente ligação com o complexo fabril. A E.F. Perus Pirapora era responsável pelo transporte de matérias-primas e escoamento da produção da fábrica de cimento, em alguns momentos, também responsável pelo transporte de

passageiros – em sua maioria funcionários da fábrica e seus familiares - entre Perus e Cajamar, contudo, a fábrica é citada poucas vezes e nenhuma está relacionada a importância do bem a ser tombado. Conforme documentação do CONPRESP, presente no relatório da primeira etapa, a atualmente abandona Cimento Portland Perus foi a primeira fábrica de cimento do Brasil, fato que revolucionaria a construção civil em São Paulo. Obviamente todos os valores apresentados são de extrema importância, prova disso é o próprio parecer favorável ao tombamento, porém, as análises seguem pelo campo da materialidade do acervo, a riqueza do conjunto de locomotivas se sobressaía a importância da ferrovia em um contexto geral. As ponderações em relação a este suposto distanciamento se justificam, não em função do resultado final que seria o tombamento, mas sim a que memória se deseja guardar. Preservam-se os testemunhos da tecnologia, porém, poucas relações foram vistas com a fábrica de cimento ou mesmo a cidade de Cajamar, onde a identificação com a ferrovia seria evidenciada pelo próprio Hino Municipal em 2007.

Devemos deixar claro que tais questionamentos são referentes apenas ao andamento do processo e de maneira nenhuma ao trabalho ou credibilidade dos técnicos e demais envolvidos. Durante as entrevistas com os técnicos do CONDEPHAAT notamos que estas questões são referentes a entendimentos atuais e que grande parte dos conceitos e entendimentos que nos dão base são posteriores ao estudo do tombamento. Em sua entrevista Ana Martins nos fala das alterações nos conceitos e entendimentos relacionados ao patrimônio ferroviário e também nos traz mais um indicio – referente ao valor arquitetônico – da particularidade dos estudos da EFPP:

> Não se entendia, não se percebia, não se sabia que na verdade era um patrimônio industrial e que aquilo era parte de um complexo. Tombar só a estação de embarque e desembarque nem tinha muito sentido, caso ela não tivesse algum valor arquitetônico ou algum outro significado porque não explica que que é esse patrimônio ferroviário (MARTINS, 2011 Grifos do autor).

Retomando os andamentos do processo, devemos destacar a morosidade na definição do tombamento, situação imposta por fatos como a paralisação do processo por ordens da CEIPN. Conforme apontamentos do conselheiro Mario Savelli em 1985 (CONDEPHAAT, 1980) múltiplas ocorrências contribuíram para a lenta tramitação deste processo, elenca entre elas o confisco por ordem da CEIPN, reiterando seu parecer favorável indica a falta de colaboração dos proprietários, empresa não mais sob

responsabilidade do Governo Federal mas sim do capital privado. O posicionamento do Grupo Abdalla é claramente contrário ao tombamento, tendo questionado de forma legal a primeira definição de tombamento ainda em 1984. A opinião contrária a salvaguarda está justificada pelas restrições de uso que seriam impostas por tal reconhecimento, sendo entendida como limitação ao direito de propriedade conforme podemos perceber nas análises referente a este personagem. Ao abordar os tramites do processo da EFPP Martins (2011) nos diz que:

> "[...] está tombada, a duras penas, mas nós conseguimos, embora ela esteja com muitos problemas, nesse tempo todo se perderam vários equipamentos, a deterioração de algumas é quase, peças, é irreversível, mas enfim, já se chamou atenção e já há um trabalho em cima" (grifos do autor).

As diversas visitas realizadas pelo corpo técnico na E.F. Perus Pirapora constatavam os avanços no grau de degradação dos acervos, estando refletido nos relatórios as dificuldades para a efetivação do tombamento. O abandono da ferrovia após o fechamento da fábrica é noticia em diferentes periódicos, alguns recortes presentes nos autos do processo, além de algumas denuncias de dilapidação do acervo, não sendo possível afirmar a veracidade de todas. A situação do bem e a falta de definições geravam movimentações públicas, como cartas enviadas por diferentes associações, porém, nos parece que incomodava a técnicos e outras pessoas ligadas a este estudo, conforme pode ser percebido nos relatos destes estudos de campo. Em relatório do ano de 1985 a técnica responsável Silvia Wolf afirma:

> "Acreditamos que, como arquitetas do serviço técnico já esgotamos nossas possibilidades de atendimento a este processo que trata de um tipo de bem cultural, cujas características e dimensões são de tal complexidade que passou a requerer outras providencias e análises. [...]Como dissemos sem uma alternativa concreta no atual quadro, nossas esporádicas vistorias ao local só poderão constatar a gradual deterioração do conjunto da Perus Pirapora" (CONDEPHAAT, 1980, p. 416)

Este relato, além de sugerir certo desgaste proporcionado pela indefinição do processo, nos remete a características particulares do bem, elementos que colaboram para a compreensão das dificuldades de preservação, neste caso: "bem cultural, cujas características e dimensões são de tal complexidade que passou a requerer outras providencias e análises"(CONDEPHAAT, 1980, p. 416). Neste mesma linha podemos

citar relato da técnica de áreas naturais Simone Scifoni presente na página 464 (CONDEPHAAT, 1980) que destaca a presença em outros relatórios do processo da EFPP onde os técnicos ponderam sobre a relação entre preservação e necessidade de funcionamento.

Ainda durante o tramite do processo algumas possibilidades de uso são apresentadas para o bem em análise. A primeira proposta ou sugestão de uso parte da ABPF em sua argumentação inicial, onde a criação do Parque Anhanguera era vista como uma oportunidade, podendo a ferrovia ser utilizada como equipamento ou meio de transporte, sugere-se ainda a criação de um Museu Ferroviário no local. O dito "uso turístico" figurou em diversos documentos apresentados. De maneira geral, podemos afirmar que as propostas de uso foram em todos os casos relacionadas direta ou indiretamente ao uso para visitação, sendo, em casas como relatados nas manifestações de apoio da Prefeitura de Cajamar, entendido como elemento capaz de potencializar o turismo regional. A discrepância entre o número de entidades que manifestaram interesse em utilizar o bem tombado e os usos colocados em práticas nesta época sugerem a falta de interesse dos proprietários ou falta de articulação entre as partes, o fato é que o bem sucumbia as intemperes do tempo.

Em 1985 o Egrégio Colegiado, após manifestação contrária dos proprietários e retomada das análises, manifesta parecer favorável ao tombamento do acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora. Em 1987 é publicada em Diário Oficial a Resolução n° 5 que define o tombamento integral da E.F. Perus Pirapora tendo como justificativa - o que entendemos como valor sacramentado - ser "último remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia de bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso estado" (CONDEPHAAT, 1980, p. 418).

Mesmo não sendo o primeiro remanescente ferroviário a receber tal menção a EFPP se tornaria destaque por outros dois motivos. Conforme o levantamento de bens tombados realizado no decorrer desta etapa, um dos primeiros estudos de remanescentes ferroviários a ser valorado por perspectivas além das características arquitetônicas, a E.F. Perus Pirapora foi o primeiro tombamento integral de uma ferrovia, primeiro tombamento de acervo ferroviário em nível estadual. Outro motivo de destaque é a área envoltória do bem, a EFPP foi uma das primeiras exceções – se não a primeira mas não é possível afirmar neste momento – a lei que define metragem mínima, tendo sido

estabelecidas metragens diferentes em cada uma das áreas delimitadas do bem, esta definição obedece um critério de zoneamento.

3.2 GESTÃO E USOS DO BEM TOMBADO

Atualmente, o acervo é administrado pelo Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC. Semanalmente esta associação oferta curtos deslocamentos ferroviários em composição da EFPP e visita ao material rodadnte localizado no Pátio do Corredor. Além dos usos para visitação o espaço é, ainda que raramente, utilizado para eventos do membros deste grupo, tais como confraternizações e festa junina (aberta ao público geral) ou eventos da subprefeitura local. Este item atende ao terceiro objetivo especifico: investigar as condições de uso e gestão do bem.

3.2.1 Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC

Fundado em setembro de 2000 com caráter de entidade civil, de cunho acadêmico e natureza cultural, tendo sido organizado pelos seguintes membros: Nelson A. Bueno de Camargo; Elcio Siqueira; José Roberto H. Maluf; Nilson Rodriguez; Edson da Cunha Almeida; Valquiria A. F. Mesquita da Silva; Milton Thomaz; Fernando A. di Sandro S. Cruz; Maria Aparecida Piatelli; José C. C. Marques; Paulo Rodrigues dos Santos; Ayrton Camargo e Silva; Aldo del Bello Rodrigues; Moises Lavander Junior; e Mario Eugênio Simões Onofre. Deste grupo destacamos a presença de estudiosos voltados aos remanescentes ferroviários como Nilson Rodriguez, Moises Lavander Junior e Ayrton Camargo e Silva, além de Elcio Siqueira, atualmente doutor em história, por seu trabalho relacionado a Fabrica de Cimento Perus.

Atual responsável pelo acervo da EFPP a figura do instituto surge a partir do ressentimento – se é que se assim podemos chamar - do proprietário com a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, negando-se a estabelecer parcerias, identificado nas leituras do processo 1104-T-83 e confirmado em entrevista com o atual presidente desta entidade. Nascido a partir da regional de Perus da ABPF, o IFPPC foi criado com o como objeto principal promover ações em prol da preservação, recuperação e defesa do patrimônio histórico nacional, com destaque para a revitalização da E. F. Perus Pirapora, aparentemente a relação entre as entidades é amistosa e de respeito mútuo, impressões colhidas com base nas conversas com membros das duas entidades. O uso

do patrimônio por parte do IFPPC está baseado no termo de comodato que garante a exploração para fins de preservação do bem tombado, contando esta parceria com o intermédio da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. Quanto ao valor desta ferrovia entendem como um rico acervo ferroviário, contudo, acreditamos que, diferente do passado, o reconhecimento da ferrovia tenha caminhado para uma compreensão do todo, valorizando também os demais componentes do acervo ferroviário e sua relação com a extinta fábrica de cimento, sendo utilizada como equipamento de lazer com finalidade cultural (CAMARGO, 2010; MORAES, J., 2011).

3.2.2 Gestão do bem tombado

Desde 2000 o Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC detém a titulo de comodato o direito de exploração com fins de preservação da E. F. Perus Pirapora, compreendida por parte da área total da ferrovia, instalações e material rodante. A parceria firmada com o proprietário prevê a utilização por 50 anos com possibilidade de renovação por período igual, tendo este acordo sido intermediado pela Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo.

Sobre os terrenos por onde passa a estrada de ferro, devemos ressaltar que diferente de outras companhias no país, a EFPP não se valia do direito de passagem proporcionado pelas leis da época, mas sim era dona das terras por onde passava, fato este que gera uma teórica independência as ações. A proximidade com as dependências e áreas restritas – visando proteção ambiental - do Parque Anhanguera, é entendida por nós como fator limitador. A criação do Parque Anhanguera, fato de data posterior a inauguração da estrada de ferro, tornou os espaços da ferrovia área de amortecimento, uma vez que no perímetro os limites do terreno – tanto ao lado direito como o lado esquerdo – são as áreas do parque, o que impõe legislação própria a este propósito. As atividades acontecem de maneira normal, contudo, algumas operações comuns a toda ferrovia, tais como a manutenção de via com limpeza da vegetação que a invadem o leito ferroviário podem causar sérios problemas e multas aos responsáveis.

Entidade sem fins lucrativos o IFPPC conta com o apoio de membros associados para a realização das atividades de manutenção, preservação e até operação da ferrovia, contando com apenas três funcionários remunerados, contratados para atividades de manutenção de via. O restante colabora de maneira voluntária em seus horários livres, não sendo a ferrovia uma dedicação exclusiva, tendo este grupo um perfil variado, compartilhando o interesse pela ferrovia e sua preservação. Em relação a gestão de

pessoal, a luta pela preservação motiva os trabalhos, contudo, a falta de especialistas aparece como uma dificuldade (MORAES, J.,2011, CAMARGO, 2010), situação semelhante a relatada na entrevista com o presidente da ABPF (GAZETTA FILHO, 2011), o que nos leva a compreender que esta seja uma dificuldade compartilhada por grande parte senão todas as associações para preservação. Mesmo em meio ao amadorismo, devemos ressaltar a importância, o empenho e dedicação dos voluntários, uma vez que sem este trabalho nada seria feito.

Sobre os recursos financeiros para operação e recuperação do material rodante o IFPPC conta principalmente com as mensalidades pagas em caráter espontâneo por seus associados. Em menor número ocorrem doações de pessoas físicas e jurídicas, além de pequenas entradas provindas de tarifas de ingressos e venda de alimentos – doces e bebidas – e suvenires. A falta de recursos é um dos problemas apontados nas entrevistas e conversas com os membros. Devemos considerar ainda, no campo da recuperação do acervo, as parcerias estabelecidas com empresas, entre elas a recuperação da locomotiva a vapor n°8 e um carro de passageiros pela empresa Natura, além da doação de dormentes e pintura da cabine da locomotiva a diesel alemã de 1938, Diema, pela Companhia Paulista de Trens Metopolitanos – CPTM.

3.2.3 Acervos e Usos Atuais

A partir de 2011 o acervo anteriormente concentrado em Cajamar/SP e sem proteção efetiva, não só do tempo, mas também em relação a vandalismo e dilapidação, passa a ser transferido para o "Corredor", antigo pátio da EFPP e que atualmente concentra as atividades da associação. Devemos pontuar que os materiais seguem em local descoberto, porém, o acesso não por pessoas não autorizadas não é tão simples quanto no espaço anterior, visto a distancia dos núcleos habitacionais e a vigilância – responsabilidade do Pq. Anhanguera – empenhada na portaria da área restrita, local que possui estrada de terra que leva até o pátio do Corredor.

A restauração do acervo acontece de forma lenta em função da escassez de recursos, ainda em um intervalo de dois anos, foram colocadas em operação uma pequena locomotiva a diesel alemã de 1938, DIEMA, e a locomotiva a vapor n° 2 fabrica pela ALCO em 1929. Outra parte do material segue estática e aguarda restauro, fator positivo está nos cuidados de limpeza nos remanescentes localizados no Corredor, ação executada pelos associados.

Em relação a importância do acervo, ressaltamos a existência de matérias de diferentes ferrovias em bitola de 60 cm, grande parte extintas com a queda do café no estado, incorporados a Estrada de Ferro Perus Pirapora a partir de 1951, já sob administração da família Abdalla. Seu acervo conta com locomotivas que prestaram serviços em ferrovias como o Ramal Dumont, Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Tranway da Cantareira, pequena ferrovia paulista extinta e que motivou a musica "Trem das Onze" do compositor Adoniran Barbosa. Esta variedade de locomotivas, ainda que grande parte estativas, aumenta a importância do acervo e pode ser usada como diferencial na elaboração de um produto relacionado a visitação,

Quanto aos usos atuais, as operações – manutenção, restauro e visitação – estão concentradas no pátio do Corredor, sendo realizada semanalmente aos domingos visitas abertas ao público, contando com viagem em composição remanescente da EFPP em horários programados. Funcionando ainda de maneira parcial o projeto em andamento prevê uma curta viagem em composição remanescente da EFPP com estações temáticas, sendo o meio ambiente um tema em destaque nos princípios de formação do produto para visitação. Os rodantes estáticos expostos no pátio trazem a ideia de "ecomuseu", como fala Adab (2008), ou "museu dinâmico", conforme entrevista do senhor Helio Gazetta da ABPF. Partindo da finalidade de preservação. A utilização atual está voltada a visitação pública, chamado durante o processo e por algumas pessoas de turismo, uso que vai de encontro com o objetivo do conselho de defesa do patrimônio relacionado à fruição dos bens tombados, sendo apropriado por parte da sociedade, conforme nos fala a senhora Silvia Wolf ainda na primeira etapa. Quanto a memória ferroviária e do trabalho, as operações das locomotivas a vapor seguem sem grandes modificações, destaque para a sinalização de via – bandeiras coloridas – e a autorização de partida através dos "4 apitos", elementos que remetem a tecnologia e formas de operação do passado. O senhor Nelson Bueno, em trajes simples e com faixa refletiva para segurança, é o responsável pela operação das bandeiras e autorização de partida através do apito, fazendo menção discreta aos antigos chefes de trem. Avançando em nossa reflexão, o local acaba reunindo, na condição de visitante, em meio a outras motivações, ex-ferroviários e familiares, sendo um espaço aparentemente propicio para conversas, o que acreditamos colaborar para a manutenção da memória coletiva, termo utilizado por Halbwachs (1990), através dos depoimentos orais.

As visitas ocorrem, até este momento, de maneira improvisada, ainda sem um padrão de operação ou produto definido, sendo reconhecida pelos membros como

distante da atuação ideal. Segundo Moraes, J. (2011), os visitantes são em sua maioria moradores locais ou interessados pelo patrimônio ferroviário, havendo incidência, em pequena escala, de estrangeiros.

Além da visitação convencional, em 2010 o Corredor foi palco para apresentação de uma banda de rock, ação, segundo Moraes (2011), utilizada para divulgação do bem. Aponta este uso como diferenciado e complementar em função da publicidade. Outra utilização a ser comtemplada, está na comercialização da imagem do bem, onde elencamos a criação de camisetas com fotos e suvenires em geral; cartões postais em pequena escala para venda no bairro; e a criação de calendários com fotos das locomotivas estampadas; Mesmo realizado em pequena escala colabora para divulgação do acervo e de maneira simplória, como apontado no tópico sobre gestão, para angariar recursos.

Por fim, há ainda um distanciamento do complexo fabril, ocorrendo por vezes, de maneira não intencional, uma valorização da imagem bucólica e nostálgica da locomotiva a vapor sobrepondo a importância histórica da ferrovia. Mesmo sendo o passeio um importante atrativo, a falta de acompanhamento poderia ocasionar uma inversão de valores, onde a motivação não estaria ligada ao acervo e sua importância, mas apenas ao dito “passeio de maria-fumaça”.

CONSIDERAÇOES FINAIS

Em relação ao turismo, atividade atualmente popularizada entre diferentes camadas sociais, apresenta-se como um uso comum e importante para a preservação conforme apontam alguns textos de Margarita Barreto e Marly Rodrigues, ou ainda as entrevistas com: Ana Martins, diretora de patrimônio; Julio Moraes, membro do IFPPC; e Helio Gazetta, presidente da ABPF. Além das atividades propostas pelo cronograma, as visitas a diferentes espaços remanescentes ferroviários, quase sempre contando com conversas com interessados na preservação ou simplesmente antigos passageiros, colaboraram positivamente, evidenciando que a visitação organizada não atinge somente espaços reconhecidos, havendo interesse, sobretudo, pelas antigas estações.

O turismo pode colaborar para que estruturas sejam reinseridas no contexto social, ganhando ou agregando novos usos. Através de projetos de restauro e revitalização, antigos prédios ferroviários são convertidos, por exemplo, em museus, como é o caso das antigas oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí, ou da Estação

Luz em São Paulo, que diferente do primeiro segue como uma estação ativa. Também no centro de São Paulo, a antiga sede administrativa da E.F. Sorocabana, além de estação terminal de uma das linhas da CPTM, passaria a abrigar a Sala São Paulo, importante espaço de apresentação musical da cidade. Os benefícios podem ser estendidos ao acervo rodante, como é o caso do IFPPC com a E.F. Perus Pirapora e a ABPF com distintos trechos, onde antigas composições ferroviárias fazem passeios curtos com perspectiva histórica cultural, atribuindo uso – possivelmente importância histórica, em acordo com a interpretação realizada durante o trajeto - a estas locomotivas e carros ultrapassados do ponto de vista tecnológico. Devemos apontar que em razão da falta de uso e manutenção alguns espaços não oferecem segurança para uma visita ao interior, podendo haver também restrições em razão da propriedade. Outros remanescentes são incluídos em trajetos de determinados roteiros como *city tours* por suas relações com o desenvolvimento das cidades. Um exemplo destes "usos externos", ou uso da paisagem ferroviária, pode ser percebido, por exemplo, nas visitas guiadas a Jundiaí/SP e Paranapiacaba/SP, ou ainda, no Expresso Turístico da CPTM, passeio ferroviário que utiliza as estruturas dispostas ao longo da via como atrativos do produto.

Ainda que concordemos com a ideia de turismo como uma ferramenta positiva para o auxilio a preservação do patrimônio, algumas ressalvas devem ser feitas quanto aos objetivos e formas de gestão da atividade. O turismo está intimamente relacionado ao fluxo de pessoas, podendo, na medida certa colaborar para fruição de um bem, ou, quando mal planejado, acelerar os processos de degradação do remanescente visitado. Nos anos 1980, conforme os apontamentos de Karina Solha, entendido como uma atividade promissora, o turismo entra em um contexto de "tábua de salvação", criando expectativas de retorno nem sempre possível ou na mesma simplicidade como são apresentadas. Nota-se durante toda a leitura do processo 21273/80 o turismo como uma ferramenta capaz de salvar a E.F. Perus Pirapora, visão que parte da solicitante e segue durante todo o tramite, havendo manifestações de interesse de diferentes entidades em colaborar com este uso. Contudo, o que se via no campo prático, era um cenário de abandono e degradação em função da falta de uso após o fechamento da fábrica ainda na década de 1980, situação que pouco se altera até o ano 2001 com o inicio dos trabalhos do IFPPC. Neste caso a atividade turística esbarrava em interesses do proprietário, ou, em uma maneira mais abrangente, era impossibilitada pelos problemas de gestão patrimonial. Resolvidos os impasses principais, através do intermédio do

órgão de preservação, o proprietário cede o bem, a titulo de comodato, a um grupo interessado na preservação, assim, tem inicio os trabalhos de preservação e posteriormente a visitação.

Pensando em uma escala maior, a gestão do turismo em patrimônios deve considerar a fragilidade dos espaços e sua importância para determinado grupo, devendo ser estes valores respeitados e valorizados pela atividade. Sobre o patrimônio ferroviário, deve-se levar em conta os cuidados necessários com a nostalgia proporcionada por este tipo de remanescente. Elemento capaz de motivar visitas pode, como efeito colateral, quando não observado, ocultar os reais valores do bem, resumindo o interesse e importância a um "maria-fumaça" ou "passeio de trenzinho".

Valor para quem? Questionamento que nos acompanhou durante toda a execução deste trabalho, se torna pertinente ao passo que um mesmo bem pode representar diferentes memórias ou classes. A proposta da ferramenta tombamento é tomar sobre guarda determinado bem visando para que, reconhecido como testemunho, sirva as gerações como marco identitários, elemento de unidade. Ao conselho de defesa cabe a tarefa de selecionar estes bem capazes de agregar reconhecimento a dita identidade. Conforme vimos a seleção através do processo de tombamento não está pautada em teorias ou valores estáticos, sendo alterada em acordo com os entendimentos da época, tendo, obviamente, o cuidado de investigar e pautar tais decisões em argumentações concretas. No caso da E.F. Perus Pirapora o valor histórico de seu material rodante pesou para o reconhecimento, deixando a margem o valor global como meio de transporte de um complexo fabril. A resolução do tombamento sacramenta o valor como uma ferrovia isolada de seu contexto fabril, contudo, a forma de exploração das visitas realizadas pelos responsáveis aparenta de uma forma ainda discreta vincular a pequena ferrovia ao complexo cimenteiro. Neste caso, a forma de exploração do turismo esta colaborando para evidenciar um valor em algum momento esquecido.

Por fim, compreendemos a atividade como uma ferramenta de fato benéfica a preservação do patrimônio. Para que tal afirmação seja verdadeira é necessário que o turismo seja adotado como estratégia complementar e inserido dentro das politicas de gestão do patrimônio, devendo estar em sintonia com as demais atividades. A mesma consideração pode ser estendida a ferramenta do tombamento, uma vez que sem ações complementares que evidenciem a importância e garantam o uso e preservação, vai ser reduzida a mero limitador de propriedade.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário**: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. 2006. 232f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduaçao em Integraçao da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

ÁLVAREZ ARECES, M. Á. **Protección del patrimonio industrial y política territorial**. In: CUELLAR, I. L. H. (org.). La protección del patrimonio histórico en la España democrática. Universidad de Granada: Granada, 2010. (p. 31 – 54).

ÁLVAREZ-ARECES, M. A. Patrimonio industrial: un futuro para el pasado desde la visión europea. Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural, Bogotá, Colombia, v. 21, n. 1, p.6- 25, 2008

BARRETO, M. **Cultura e turismo:** discussões contemporâneas. Campinas – SP: Papirus, 2007.

_____. **Turismo e Legado Cultural:** as possibilidades do planejamento. 4. ed. São Paulo:Papirus,2003

BENI, M. C.. Análise Estrutural do Turismo. 12 ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

BRASIL. **Constituição (1988).** Constituição República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo: marcos conceituais.** Brasília: Ministério do Turismo: 2006.

BRASIL. **Decreto Federal N° 76.085 de 06 de agosto de 1975**. Disponível em: http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=76085&tipo_norma=DEC&data=19750806&link=s. Consultado em 15 abr. 2012

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25 de 30 de Novembro de 1937.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Consultado em: 01. Abr. 2012

CAJAMAR. Museu Casa da Memória. **A Estrada de Ferro Perus Pirapora**. Disponível em:http://www.casadamemoriacajamar.com.br/estrada-de-ferro-perus-pirapora. Consultado em: 03/08/2010.

CASANELLES I RAHÓLA, E. *Nuevo Concepto de Patrimonio Industrial, Evolución de su Valoración, Significado Y Rentabilidad en el Contexto Internacional.* ***Bienes Culturales:*** *Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial.* nº7.2007.

COSTA, F. R. **Turismo e patrimônio cultural: interpretação e qualificação.** São Paulo: Editora Senac São Paulo: Edições SESC SP, 2009.

CUELLAR VILLAR, D. El Ferrocarril en España, Siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo. In: POLO MURIEL, F. **Jornadas de História Ferroviária: 150 años del ferrocarril en Albacete (1855 – 2005).** Albacete(España), 2007.

CRUZ, L. Plan Nacional de Patrimonio Industrial: Apuntes Históricos y Conceptuales. **Bienes Culturales:** Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial. nº7.2007.

DE LA TORRE, F. **Sistemas de Transportes Turísticos.** Tradução: GALVAN, Cláudia Bruno. São Paulo: Roca, 2002.

FERNANDEZ BACA CASARES, R. Reflexiones sobre el Patrimonio Industrial. **Bienes Culturales:** Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial. nº7.2007.

FUNARI, P. P. A.; PELEGRINI, S. C. A. **Patrimônio histórico e cultural.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

GIESBRECHT, R. M.**. Estações Ferroviárias do Brasil**: corredor. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/corredor.htm. Acesso em: 29 ago. 2010.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HALBWACHS, M. **Memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990

HUMANES, A. La Necesidad de un Plan de Patrimonio Industrial. **Bienes Culturales:** Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial. nº 7.2007.

IGNARRA, L. R. **Fundamentos do turismo.** 2 ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRÁFIA E ESTATISTICA (org). **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

KÜHL, B. M. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP, 1998.

LOHMANN, G.; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas.** São Paulo: Aleph, 2008.

MARTINS, G. A.; THEÓPHILO, C. R. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas.** São Paulo: Atlas, 2007.

MATOS, O. N. de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** 4. Ed. Campinas – SP: Pontes, 1990.

MIRANDA, M. P. S.. Tutela do Patrimônio Cultural Brasileiro. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

MOESCH, M. M.. **A produção do saber turístico**. 2° Edição. São Paulo: Contexto, 2002

MORAES, Ewerton Henrique de. **A Estrada de Ferro Perus Pirapora:** Análise do processo de tombamento e das propostas de uso turístico do bem tombado. 2011. Relatório Final de Pesquisa. Fundaçao de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP. Rosana, 2011(documento nao publicado)

ORGANIZAÇAO MUNDIAL DO TURISMO (org.). **Turismo internacional: uma perspectiva global.** 2 ed. Bookman, 2003.

PAGE, S. J. **Transportes e Turismo**: perspectivas globais. Tradução: DARTORA, Juliana de Souza. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2008.

PALHARES, G. L.. **Transportes Turísticos**. 2 ed. São Paulo: Aleph, 2006.

PANOSSO NETTO, A.; TRIGO, L.G. **Cenários do turismo brasileiro.** São Paulo: Aleph, 2009.

PAOLILLO, A. M. ; REJOWSKI, M. **Transportes.** 3. ed. Sao Paulo: Aleph, 2006.

PARDO ABAD, C. J. **Turismo y patrimonio industrial**. Madri. Editorial Sintesis, 2008

PIRES, P. S. **Dimensões do ecoturismo**. São Paulo: Editora Senac, 2002.

PRATS, L.; SANTANA, A.. Turismo, Identidad y Patrimonio: las reglas del juego. **Pasos. Revista de Turismo Y Patrimonio Cultural**, Tenerife (españa), n. 5, p.1-12, 2011.

PRATS, L. Patrimonio + Turismo = ¿Desarrollo?. **Pasos. Revista de Turismo Y Patrimonio Cultural**, Tenerife (España), v. 1, n. 2, p.127 - 136, 2003

SÃO PAULO (Cidade). **Dados demográficos dos distritos pertencentes as subprefeituras.** Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758. Consultado em: 13 abr. 2012

REVISTA FERROVIÁRIA. Noticias da imprensa. **Cresce a demanda por trens turísticos.** São Paulo. 01 mar. 2012. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br> Acesso em: 01 mar. 2012

REJOWSKI, M.; SOLHA, K. T.. Turismo em um cenário de mudanças .In: REJOWSKI, M. (org). **Turismo no percurso do tempo**. 2° Edição. São Paulo: Aleph, 2005.

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos.** Trad. de Elane Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentini. Goiânia: UCG, 2006.

RODRIGUES, M. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. Universidade São Judas Tadeu. nº3. 2010.

_____. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, P. P.; PINSKY, J. **Turismo e patrimônio cultural.** 3 ed. São Paulo: Contexto, 2003. pp. 15 – 24.

_____. De quem é o patrimônio? Um olhar sobre a prática preservacionista em São Paulo. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Nº 24. p. 196 – 203. 1996.

RONÁ, R. D. **Transportes no Turismo**. Barueri: Manole, 2002.

SERRA VERDE EXPRESS. **Trem de Luxo (PR):** Great Brazil Express, primeiro e único trem de luxo do Brasil. Disponível em: http://serraverdeexpress.com.br/luxo/historico. Consultado em: 10 mar. 2012.

SIQUEIRA, E. **Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926 – 1987).** 237 f. Dissertação (mestrado) – Departamento de Economia. Faculdade de Ciências e Letras, Unesp – Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho". Araraquara, 2001.

SOLHA, K. T. **Evolução do turismo no Brasil** .In: REJOWSKI, Mirian (org). Turismo no percurso do tempo. 2° Edição. São Paulo: Aleph, 2005.

STEFANI, Celia Regina Baider. **O Sistema Ferroviário Paulista:** um estudo sobre a evoluçao do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. 302f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

THE INTENATIONAL COMMITTE FOR THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimonio industrial.** Disponível: www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8. Acesso em: 01. Mar. 2012.

THOMSON, I. **Los servicios regulares de trenes turísticos en America Latina:** un mercado creciente. Boletín FAL / CEPAL. Jan 2004, Ed. 209. ISSN 0256 9779. Disponível em: http://www.cepal.org/usi/noticias/bolfall/1/13991/FAL208.htm. Consultado em: 10 mar. 2012.

VEGA M. J.;POLO MURIEL,F. In: POLO MURIEL, F. **Jornadas de História Ferroviária: 150 años del ferrocarril en Albacete (1855 – 2005).** Albacete(España), 2007.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). Processo de tombamento

21273/80. **Acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar.** CONDEPHAAT, 1980

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). Processo de tombamento 00467/1974. **Edifício da Estação de Ferro Santa Rita do Passa Quatro.** CONDEPHAAT, 1974.

CONSELHO MUNICIPAL DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E AMBIENTAL DA CIDADE DE SÃO PAULO (CONPRESP). Processo de tombamento 1989-0.0002.597-0. **Quadra 007 – Setor 187, da cidade de São Paulo.** CONPRESP, 1989.

CONSELHO MUNICIPAL DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E AMBIENTAL DA CIDADE DE SÃO PAULO (CONPRESP). Processo 2004 – 0. 0094.059-7. **Revisão de Tombamento da Antiga Fábrica de Cimento no bairro de Perus.** São Paulo, 2004

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Acervo Ferroviário da Estrada de Ferro Perús / Pirapora.** Processo de tombamento 1104-T-83. Rio de Janeiro, 1983.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Processo de tombamento 1185-T-85. **Prédios, máquinas e equipamentos ferroviários São João del Rei – Minas Gerais e a Estação Ferroviária de Tiradentes.** Rio de Janeiro, 1985.

ENTREVISTAS

MARTINS, A. L. **Entrevista.** Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2011

MORAES, J. E. C. D. **Entrevista.** Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2011

GAZETTA FILHO, H. **Entrevista [**mensagem pessoal]. Mensagem recebida por ewertonhenrique_adm@yahoo.com.br em 24 jan. 2011.

WOLF, S.; MIURA, P. **Entrevista.** Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2010

ROSALEM, D. **Entrevista.** Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2010

ZAGATO, J. A. C. **Entrevista.** Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2012

CAMARGO, N. A. B. **Entrevista.** Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2010

APENDICES

APENDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA: ANA LUIZA MARTINS (UPPH / CONDEPHAAT)

DADOS RELEVANTES

Entrevistado
- Nome completo
- Formação
- Função exercida atualmente
- Data de admissão (CONDEPHAAT)

Departamento
- Responsabilidades e atribuições

PATRIMONIO E FERROVIAS (O INICIO)

De que forma e em que momento surge o interesse pelos remanescentes do sistema ferroviário? O que motivava este interesse, este difere dos valores atuais?

Na década de 1980 a ABPF solicita o tombamento da EFPP. Qual era o cenário da preservação ferroviária nesta época? Qual era a noção existe na relação entre patrimônio e ferrovias?

Ainda sobre a década de 1980, qual o entendimento de "Patrimônio Ferroviário"? Considerando este um tema ainda recente nesta época, de que forma era realizado o embasamento dos estudos para tombamento? Relativo a pesquisa, quais as principais dificuldades encontradas pelo corpo técnico?

CONCEITOS, VALORES E CRITÉRIOS

Com base nas instruções para tombamento realizadas por esta seção, fale-nos sobre a evolução da compreensão do patrimônio ferroviário e as possíveis alterações em relação a importância e consequente valoração deste tipo especifico de bens culturais.

De maneira geral, como é realizado o trabalho de investigação e valoração? O que deve ser observado pela equipe técnica? Que princípios e critérios norteiam estas análises? Quais as dificuldades

Quanto ao material rodante, ferramentas e demais objetos relacionados a acervos ferroviários, em um tombamento integral, de que forma é pensada a preservação destes objetos?

ATUALIDADES

Considerando os bens tombados ou em estudo. Qual o cenário atual da preservação ferroviária? Quais os estudos atuais?

TURISMO

O "potencial" para o turismo exerce influencia na decisão de salvaguarda do bem? Qual o posicionamento desta atividade, seria um elemento de valoração ou uma sugestão de uso?

Quais as possíveis relações entre turismo e preservação?

APENDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA: HÉLIO GAZETTA FILHO (ABPF)

DADOS RELEVANTES

Sobre o entrevistado
- Nome
- Profissão
- Cargo Exercido / relação com a associação
- Data de ingresso

Sobre a associação
- Ano de fundação
- Fundadores
- Objetivos
- Trabalho atual
- Qual o perfil dos membros?

SOBRE O TOMBAMENTO

Em 1980, a ABPF solicita ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT, órgão de preservação estadual, o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora – EFPP. Em relação ao patrimônio ferroviário, qual a importância da preservação deste bem e suas possíveis relações com os objetivos da associação?

O tombamento da EFPP não foi o único solicitado pela ABPF. De que forma a associação escolhia os acervos ou trechos a serem encaminhados a análise dos órgãos competentes? Como era realizada organizada e distribuída a pesquisa?

Existe alguma solicitação em estudo pela associação ou em tramite nos órgãos patrimoniais atualmente?

ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

Qual a relação atual da associação com o bem tombado?

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Estabeleça um comparativo entre o quadro da preservação ferroviária em 1980 – década relacionada ao tombamento da EFPP – e a situação atual?

Qual o posicionamento atual e contribuição da ABPF para a preservação do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo?

PRESERVAÇÃO, USO E GESTÃO DO PATRIMÔNIO

Relacione as principais dificuldades encontradas para a preservação e o restauro de estruturas e material rodante em posse da associação.

De que maneira a ABPF se utiliza do turismo ou visitação pública? Com base nos diferentes serviços prestados pela associação – por exemplo, o Trem do Imigrante – de que maneira o turismo está relacionado a preservação do patrimônio?

APENDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA: JÚLIO EDUARDO C. D. DE MORAES (IFPPC)

DADOS RELEVANTES

Sobre o entrevistado
- Nome
- Profissão
- Relação com a Estrada de Ferro Perus Pirapora – EFPP
- Data de ingresso no IFPPC

RELAÇÃO PESSOAL COM MOVIMENTOS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

Consta no processo 21.273/80 documento em papel timbrado da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária com a assinatura do senhor. Qual era sua relação com a associação? Qual a relação atual?

Sabe-se que o senhor é membro atual do Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural – IFPPC, assim, nos fale sobre as tentativas e sua participação em movimentos de preservação ferroviária.

SOBRE O TOMBAMENTO

Relativo a especificidade do acervo da EFPP, naquele contexto, o que motivou a solicitação de tombamento e de que maneira esta motivação estava ligada aos objetivos da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)?

Houve dificuldades no processo de pesquisa e valoração do bem, em relação a especificidade do patrimônio ferroviário?

Quais as principais dificuldades encontradas durante a solicitação e curso do processo de tombamento?

Durante o processo surgem propostas de uso ao bem, sobre o turismo, de que forma esta atividade era vista em relação a preservação.

A ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

Qual a importância atual deste acervo para a sociedade? Quais usos lhe foram atribuídos?

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Na época do tombamento (1980), qual era o cenário relativo à preservação do patrimônio ferroviário?

Qual o cenário do patrimônio ferroviário atualmente? Se possível relacione a resposta aos objetivos do IFPPC.

O IFPPC E A ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

Existiram antes do IFPPC outros movimentos voltados a preservação da EFPP?

Considerando apenas o IFPPC, destaque, de maneira pormenorizada, momentos relevantes para preservação e utilização da EFPP.

Relacione a situação do acervo, quando do inicio da gestão do instituto, ao momento atual, abordando as dificuldades de preservação, formas de uso e gestão e as ações desta instituição para a preservação do bem.

APENDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA: NELSON A. B. DE CAMARGO (IFPPC)

DADOS RELEVANTES
- Ano de fundação do IFPPC
- Fundadores
- Objetivos da fundação e trabalho atual da entidade de maneira geral
- Quem são os membros/Associados (possuem outra ocupação além da entidade? Qual tipo de contribuição? Recebem algum tipo de remuneração?)

SOBRE O TOMBAMENTO
De alguma forma o IFPPC esteve presente nas discussões para a efetivação do tombamento pelo CONDEPHAAT na década de 1980?

RELAÇÃO COM O OBJETO
Além dos ideais de preservação, existe algum outro tipo de ligação dos membros com a EFPP?
Podem ser questões de história familiar ou pessoal, objetivos comerciais, etc.

DO USO E GESTÃO DO PATRIMÔNIO
Que tipo de propriedade o IFPPC exerce sobre o bem e de que forma se dá a gestão do complexo ferroviário?
Qual a situação e usos atuais deste patrimônio?
Existe algum tipo de visitação - organizada ou não – ao complexo?
De que forma se dá a utilização dos espaços e quais as principais dificuldades encontradas para manutenção e preservação?
Dos projetos apresentados entre o tombo histórico (1987) e hoje, relativo a este bem e que este instituto tem conhecimento, existe algum que merece destaque em função da viabilidade? De maneira geral, quais as principais dificuldades encontradas?
Existe algum projeto em execução?
Quais as visões à longo prazo? O que o IFPPC planeja e espera para a EFPP?

SOBRE TURISMO
Traçando um paralelo entre o atual e os objetivos futuros, de que forma o turismo contribui ou contribuirá para a EFPP na questão da preservação?

APENDICE E – ROTEIRO DE ENTREVISTA: SILVIA WOLF (UPPH / CONDEPHAAT)

Informações Básicas
- Qual sua formação? Há quanto tempo atua na área de patrimônio?
- Qual função exerce atualmente no CONDEPHAAT? Quais suas atribuições?

Sobre o processo de tombamento
- De maneira geral, quais são as fases do processo de tombamento? Quem são as pessoas envolvidas no processo e quais suas atribuições em cada um destas fases?

Sobre os estudos para valoração do bem
- O que deve ser observado pelos técnicos durante os estudos para o tombamento? Que princípios norteiam esta analise?

- De maneira geral, como é realizado o trabalho de identificação e atribuição de valor ao bem durante o processo de tombamento? Qual o papel dos estudos técnicos nesta dinâmica?

- Ainda na atribuição de valor, existem métodos para avaliar a identificação e importância do bem para a comunidade local? Qual o tratamento dado às informações de história oral e de que maneira são trabalhadas as diferentes memórias existentes em torno de um mesmo bem?

Sobre o turismo
- Que elementos são considerados para as análises relativas ao potencial turístico do bem tombado?

- O turismo exerce influencia na decisão de salvaguarda do bem? Qual o posicionamento desta atividade, seria um elemento de valoração ou uma sugestão de uso?

Sobre a Estrada de Ferro Perus Pirapora
- Quais as principais dificuldades encontradas na valoração deste bem?

- A publicação no DOE referente ao tombamento deste bem relata nível de preservação P2. Sobre esta avaliação, quais são os níveis existentes e suas respectivas atribuições?

- Durante o processo é clara a necessidade de guarda do conjunto como um todo. Considerando as proporções e quantidade de materiais existentes, seria possível garantir a integridade deste conjunto?

Observações
Ainda que as perguntas sejam referentes aos dias de hoje, peço que, se possível, faça menção a forma de organização, princípios norteadores e imaginários do período do processo de tombamento (1980 – 1987), ressaltando as diferenças com os atuais.

APENDICE F – ROTEIRO DE ENTREVISTA: JOSÉ ANTONIO CHINELATO ZAGATO (UPPH / CONDEPHAAT)

SOBRE O ENTREVISTADO
Nome Completo
Síntese da Formação Acadêmica
Função Exercida / Responsabilidades e Atribuições
Data de Admissão

DEPARTAMENTO
- Responsabilidades e Atribuições
- Organização (número de colaboradores, subordinação)

BENS EM ESTUDO
Estudos de tombamento em andamento (patrimônio ferroviário)
[Data de Abertura / Nome do Bem / Solicitante / Andamento]

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
De maneira geral, qual o cenário atual da preservação dos remanescentes ferroviários no Estado de São Paulo? (Estado de conservação, politicas específicas, usos)

Atualmente, quais técnicos estão envolvidos diretamente com os estudos do patrimônio ferroviário? Fale-nos sobre o trabalho da equipe técnica e as principais dificuldades encontradas para a realização dos estudos técnicos.

Sabemos que a seleção dos bens é pautada em critérios e estudos técnicos. Assim sendo, de forma geral, quais valores norteiam esta seleção? Em um comparativo com os estudos para o patrimônio ferroviário nas décadas anteriores, houve mudanças em relação a estes valores? Em caso afirmativo, quais?

Conforme a legislação os Conselhos de Defesa não tem autonomia para definir o uso dos bens tombados, sendo, contudo, responsável pelas diretrizes e órgão consultivo. Em uma análise particular, fale-nos sobre as possíveis relações entre patrimônio e usos turísticos, atentando principalmente aos impactos (positivos e negativos) da atividade sobre os bens ferroviários tombados.

O turismo é um aspecto considerado pelas equipes técnicas durante os estudos para tombamento? Em caso afirmativo, de que forma e quais as influências exercidas por ele?

APENDICE G – ROTEIRO DE ENTREVISTA: JOSÉ OCTAVIANO CURY (E.F. PERUS PIRAPORA LTDA.)

DADOS RELEVANTES

Sobre o Entrevistado
- Nome Completo
- Cargo atual e função desempenhada
- Relação com o Proprietário / E. F. Perus Pirapora

Relativo à Empresa / Sociedade
- Razão social e/ou nome fantasia.
- Objeto social.
- Proprietário / Sócios.

TOMBAMENTO E PROPRIEDADE

Quanto às restrições legais, previstas na legislação referente ao tombamento, de maneira geral, de que forma estas impactaram nas ações e no dia a dia da empresa? (Se possível, tome como base o intervalo entre a abertura do processo e definição do tombamento 1980 – 1987).

POSICIONAMENTO E UTILIZAÇÃO DO BEM TOMBADO

Qual o posicionamento da empresa referente, inicialmente a possibilidade, e, posteriormente, ao tombamento da estrada de ferro? O que era esperado para o bem tombado?

Considerando apenas a estrada de ferro e seu material rodante, qual a importância deste patrimônio para a empresa? (Inclui-se nesta pergunta valores históricos, sem exclusão da importância, se for o caso, monetária).

Existia, na época da proposta de tombamento, projetos de uso, revitalização ou similares, previstos para a ferrovia ou complexo cimenteiro em geral?

Qual a situação administrativa atual da estrada de ferro e da fábrica de Cimento Perus? Existem especificidades na gestão do bem tombado?

Existem a curto e médio prazo propostas de uso para a ferrovia e/ ou complexo cimenteiro? Casos hajam projetos, quais as preocupações e retornos esperado?

GERAIS

Sabe-se que a ferrovia deixou de operar antes mesmo do fim das atividades da fábrica de cimento. Quais as motivações levaram a empresa o optar pela desativação da estrada de ferro?

APENDICE H – PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO ESTADO DE SÃO PAULO

Tombamentos no Estado de São Paulo (Cronológica)				
Bem Tombado	**Localização**	**Órgão Responsável**	***"ex-officio"***	**Ano**
Horto e Museu Municipal Edmundo Navarro de Andrade	Rio Claro/SP	CONDEPHAAT		1971
Estação Ferroviária	Bananal/SP	CONDEPHAAT		1974
Estação Ferroviária	Santa Rita do Passa Quatro/SP	CONDEPHAAT		1981
Estação Ferroviária	Cachoeira Paulista/SP	CONDEPHAAT		1982
Estação Ferroviária	Campinas/SP	CONDEPHAAT		1982
Estação do Brás	São Paulo/SP	CONDEPHAAT		1982
Estação Barracão	Ribeirão Preto/SP	CONDEPHAAT		1982
Estação da Luz	São Paulo/SP	CONDEPHAAT		1982
Estação Ferroviária	Guaratinguetá/SP	CONDEPHAAT		1982
Estação Ferroviária de Rio Claro	Rio Claro/SP	CONDEPHAAT		1987
Acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora	São Paulo/SP e Cajamar/SP	CONDEPHAAT		1987
Estação Ferroviária	Mairinque/SP	CONDEPHAAT		1987
Estação Ferroviária	Descalvado/SP	CONDEPHAAT		1987
Complexo Ferroviário de Paranapiacaba	Santo André/SP	CONDEPHAAT		1988
Rotunda	Cruzeiro/SP	CONDEPHAAT		1989
Estrada de Ferro Perus Pirapora	São Paulo/SP	CONPRESP		1992
Estação da Luz	São Paulo/SP	IPHAN		1996
Prédio do Antigo DOPS	São Paulo/SP	CONDEPHAAT		2000
Estação Julio Prestes	São Paulo/SP	CONDEPHAAT		2000
Conjunto de Armazéns da Antiga São Paulo Railway	São Paulo/SP	CONPRESP		2007
Estação Ciência	São Paulo/SP	CONPRESP		2009
Estação Ferroviária de Caieiras	Caieiras/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Jundiaí	Jundiaí/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Franco da Rocha	Franco da Rocha/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Perus	São Paulo/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Jaraguá	São Paulo/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Várzea Paulista	Várzea Paulista/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Rio Grande da Serra	Rio Grande da Serra/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Ribeirão Pires	Ribeirão Pires/SP	CONDEPHAAT		2010
Estação Ferroviária de Santos (Valongo)	Santos/SP	CONDEPHAAT		2010
Antiga Estação do Brás da São Paulo Railway	São Paulo/SP	CONPRESP	1991	
Estação da Luz	São Paulo/SP	CONPRESP	1991	

ANEXOS

ANEXO A – PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM ESTUDO NO ESTADO DE SÃO PAULO (UPPH / CONDEPHAAT)

	Nome do Bem		Companhia Ferroviária	Abertura (do Estudo)	Situação
1	Horto Florestal de	**CORDEIRÓPOLIS**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1978	Em estudo
2	Horto Florestal de	**AURORA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1978	Em estudo
3	Complexo da Estação Ferroviária de	**SANTOS**	São Paulo Railway (E. F. Santos-Jundiaí)	1982	Tombado não-homologado
4	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PIQUETE**	Estrada de Ferro Central do Brasil (ramal de Piquete-Lorena)	1985	Em estudo
5	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PIRAJU**	Estrada de Ferro Sorocabana	1986	Em estudo
6	Conjunto da Estação Ferroviária de	**ANDRADINA**	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	1992	Tombado não-homologado
7	Complexo da Estação Ferroviária de	**BAURU**	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil / Companhia Paulista de Estradas de Ferro / Estrada de Ferro Sorocabana	1992	Em estudo / Tombado não-homologado
8	Conjunto da Estação Ferroviária de	**JAGUARIÚNA**	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	1994	Em estudo
9	Material Rodante Ferroviário da	**FEPASA**	Diversas	2000	
10	Conjunto da Estação Ferroviária de	**ARAÇATUBA**	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	2001	Tombado não-homologado
11	Conjunto da Estação Ferroviária de	**SUMARÉ**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2003	Tombado não-homologado
12	Sistema Funicular de	**PARANAPIACABA**	São Paulo Railway (E. F. Santos-Jundiaí)	2005	Em estudo
13	Conjunto da Estação Ferroviária de	**ARARAQUARA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro / Estrada de Ferro Araraquarense	2009	Em estudo
14	Complexo da Estação Ferroviária de	**BOTUCATU**	Estrada de Ferro Sorocabana	2009	Tombado não-homologado
15	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PIRATININGA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2009	Tombado não-homologado
16	Conjunto da Estação Ferroviária de	**AMERICANA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2010	Em estudo
17	Complexo da Estação Ferroviária de	**CRUZEIRO**	Estrada de Ferro Central do Brasil / Rede Mineira de Viação	2010	Em estudo
18	Complexo da Estação Ferroviária de	**LOUVEIRA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2010	Tombado não-homologado
19	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PINDAMONHANGABA**	Estrada de Ferro Central do Brasil	2010	Em estudo

20	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PIRACICABA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2010	Em estudo
21	Conjunto da Estação Ferroviária de	**QUELUZ**	Estrada de Ferro Central do Brasil	2010	Em estudo
22	Conjunto da Estação Ferroviária de	**SANTA BÁRBARA DO OESTE**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2010	Em estudo
23	Conjunto da Estação Ferroviária de	**VALINHOS**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2010	Tombado não-homologado
24	Conjunto da Estação Ferroviária de	**VINHEDO**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2010	Tombado não-homologado
25	Conjunto da Estação Ferroviária de	**AGUDOS**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
26	Conjunto da Estação Ferroviária de	**ATIBAIA**	Estrada de Ferro Bragantina	2011	Em estudo
27	Conjunto da Estação Ferroviária de	**AVARÉ**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
28	Conjunto da Estação Ferroviária de	**BARRETOS**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
29	Conjunto da Estação Ferroviária de	**RUBIÃO JR.**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
30	Conjunto da Estação Ferroviária de	**BRODÓSQUI**	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
31	Conjunto da Estação Ferroviária de	**GUANABARA**	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
32	Conjunto da Estação Ferroviária de	**CHAVANTES**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
33	Conjunto da Estação Ferroviária de	**DOIS CÓRREGOS**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
34	Conjunto da Estação Ferroviária de	**OURINHOS**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
35	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PIRASSUNUNGA**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
36	Conjunto da Estação Ferroviária de	**PORTO FELIZ**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
37	Conjunto da Estação Ferroviária de	**SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS**	Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
38	Pátio Ferroviário do	**PARI**	São Paulo Railway (E. F. Santos-Jundiaí)	2011	Em estudo
39	Conjunto da Estação Ferroviária de	**BENTO QUIRINO**	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
40	Complexo da Estação Ferroviária	**SOROCABA**	Estrada de Ferro Sorocabana	2011	Em estudo
41	Conjunto da Estação Ferroviária de	**TAUBATÉ**	Estrada de Ferro Central do Brasil	2011	Em estudo
42	Conjunto da Estação Ferroviária de	**ÁGUAS DA PRATA**	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	2011	Em estudo
43	Conjunto da Estação Ferroviária de	**VARGEM**	Estrada de Ferro Bragantina	2011	Em estudo

Fonte: UPPH / CONDEPHAAT

ANEXO B – TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL(1)

CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

Pelo presente documento, **ANA LUIZA MARTINS CAMARGO DE OLIVEIRA** [CEDENTE] cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à Unesp – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e ao pesquisador Ewerton Henrique de Moraes a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **10 de dezembro de** 2010, na cidade de São Paulo perante o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** [ENTREVISTADOR].
Ficam, portanto, a **Universidade Estadual Paulista** e o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

02, de Julho de 2012

Nome: Ana Luiza Martins Camargo de Oliveira
Documento: RG: 3. 581.046 - 4

_____
[Cedente]

ANEXO C – TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL(2)

CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

Pelo presente documento, **Antonio José Chinelato Zagato** [CEDENTE] cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à Unesp – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e ao pesquisador Ewerton Henrique de Moraes a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **07 de Maio de 2012**, na cidade de São Paulo perante o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** [ENTREVISTADOR].
Ficam, portanto, a **Universidade Estadual Paulista** e o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

02, de Julho de 2012

Nome: Antonio José Chinelato Zagato
Documento:

_____
[Cedente]

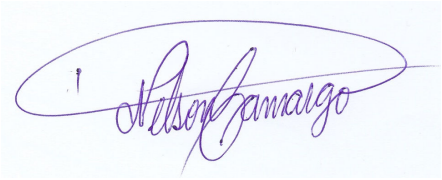
ANEXO D – TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL(3)

CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

Pelo presente documento, **Nelson Aparecido Bueno de Camargo** [CEDENTE] cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à Unesp – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e ao pesquisador Ewerton Henrique de Moraes a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **09 de Julho de 2010**, na cidade de São Paulo, perante o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** [ENTREVISTADOR].
Ficam, portanto, a **Universidade Estadual Paulista** e o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

São Paulo, 02 de Julho 2012

Nome: Nelson Aparecido Bueno de Camargo
Documento: RG 4.767.504-4



_____
[Cedente]

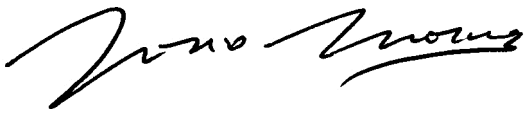
ANEXO E – TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL(4)

CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

Pelo presente documento, **Júlio Eduardo Correa Dias de Moraes** [CEDENTE] cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à Unesp – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e ao pesquisador Ewerton Henrique de Moraes a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **12 de Janeiro de 2011**, na cidade de São Paulo, perante o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** [ENTREVISTADOR].
Ficam, portanto, a **Universidade Estadual Paulista** e o pesquisador **Ewerton Henrique de Moraes** consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

São Paulo, 02 de Julho 2012

Nome: Júlio Eduardo Correa Dias de Moraes
Documento:



_____
[Cedente]